



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्रापिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 24]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, चन्द्रवरी 29, 2004/माघ 9, 1925

No. 24]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 29, 2004/MAGHA 9, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुम्बई, 23 जनवरी, 2004

सं. टीएएमपी/96/2002-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पोत संबद्ध प्रभारों के संशोधन और चिप्पिंग तथा पैटिंग श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभारों के संशोधन से संबंधित मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं. ० टीएएमपी/96/2002-एमबीपीटी)

आदेश

(जनवरी, 2004 के 9वें दिन पारित किया गया)

यह मामला पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन और चिप्पिंग तथा पैटिंग श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभारों के संशोधन हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :—

- (i) टीएमपी ने नवम्बर, 2001 में एमबीपीटी को अपने सभी दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने का परामर्श दिया था।

- (ii) (क) निम्नलिखित दरों को हाल ही में संशोधित किया गया है :—
 - (कक) डॉक में विलम्ब-शुल्क एवं अन्य प्रभार
 - (कख) बंडरों में प्रभार
 - (कग) मेरीन ऑयल टर्मिनल तथा पीर पाऊ में प्रभार; और
 - (कघ) घाटशुल्क प्रभार।
 (ख) चूंकि, टीएमपी के आदेशानुसार संशोधन दो वर्ष में एक बार किया जाना होता है, इसलिए इस समय इन दरों की समीक्षा करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

- (iii) इस समय निम्नलिखित सेवाएं घाटे में चल रही हैं और इनमें उर्ध्वगामी संशोधन किया जाना आवश्यक है :—
 - (क) क्रेन पोत (फ्लोटिंग क्रेन)
 - (ख) कंटेनरों पर प्रभार
 - (ग) कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर
 - (घ) डॉक में बर्थिंग और मूरिंग
 - (ङ) संयुक्त टॉवेज तथा पायलिटिज प्रभार; और
 - (च) पत्तन संरक्षण।

- (iv) तथापि, क्रेन पोत के लिए दरों, कंटेनरों तथा कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर प्रभारों को निम्नलिखित कारणों से संशोधित करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है :

क्रेन पोत

फ्लोटिंग क्रेन का 2005–06 तक पूर्णतया मूल्यहास हो जाएगा। सेवा में घाटे का निष्प्रभावन करने के लिए उर्ध्वगामी संशोधन की मात्रा इसके प्रयोग को हतोत्साहित करने के लिए पर्याप्त रहेगी। एमबीपीटी इस बात का मूल्यांकन करेगा कि क्या पत्तन द्वारा इस समय प्रहस्तन किए जा रहे कार्गो यातायात के पैटर्न में इसकी सेवाएं प्रदान किए जाने की आवश्यकता है। तब तक प्रभार में संशोधन का कोई प्रस्ताव नहीं किया जाता है।

कंटेनर और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर

कंटेनरों के लिए बॉक्स-दर लागू करने की जांच की जा रही है और इसलिए कंटेनरों और कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के लिए प्रभारों का संशोधन करने हेतु इस समय कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है।

- (v) एमबीपीटी ने निम्नलिखित सेवाओं के लिए दरों के संशोधन का प्रस्ताव किया है :-
- (क) डॉक में बर्थिंग और मूरिंग,
 - (ख) संयुक्त टॉवेज तथा पायलिटिज प्रभार; और
 - (ग) पत्तन संरक्षण।
- (vi) एमबीपीटी ने चिपिंग और पेंटिंग श्रमिकों की आपूर्ति हेतु दरों के संशोधन के लिए भी प्रस्ताव किया है।

2.2 एमबीपीटी ने दरों के उर्ध्वगामी संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित तर्क प्रस्तुत किए हैं:-
बर्थिंग और मूरिंग सेवाएं

- (i) डॉक में बर्थिंग और मूरिंग सेवाओं में 2000-01 के लिए घाटा 169% था। इस कारण प्रभारों में 169% का उर्ध्वगामी संशोधन करना जरूरी है। एमबीपीटी में यातायात में गिरावट को देखते हुए और चूंकि जेनपीटी में प्रभार अपरिवर्तित रहे हैं, इसलिए इस समय बर्थ किराया प्रभारों में संशोधन करना उचित नहीं है।
- (ii) इस समय, सभी बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभार एकसमान है। टीएमपी ने प्रत्येक बर्थ में अलग-अलग प्रकार की दी जाने वाली सुविधाओं/सेवाओं के अनुसार विभिन्न बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने का निर्देश दिया था। यदि अलग-अलग बर्थों के लिए अलग-अलग दरों निर्धारित की जाती हैं, तब उच्च दरों वाली बर्थों का कम उपयोग होगा और इससे पोतों का समूहन हो सकता है। तथापि, चूंकि तीनों डॉक में दी जाने वाली सुविधाएं एकसमान नहीं हैं, इसलिए प्रत्येक डॉक के अनुसार बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किया जाता है, जिसमें इदिरा डॉक के लिए एक दर होगी, जबकि प्रिंसेस और विक्टोरिया डॉक (पीएंडबी डॉक) के लिए अन्य दूसरी दरें होंगी। वस्तुतः, डॉक—वार बर्थ किराया 31 अक्टूबर, 1997 तक प्रचलन में था।
- (iii) अपतटीय आपूर्ति पोतों और पत्तन के कार्गो की डुलाई में न लगे हुए पोतों के मामले में घाटे में सेवाएं न दी जाएं और छूट प्रदान न की जाए, क्योंकि कार्गो यातायात बढ़ाने में इसकी कोई भूमिका नहीं होगी। इन पोतों के संबंध में वृद्धिकारी कारक पर विचार किए बिना विद्यमान प्रभारों में 139% के उर्ध्वगामी संशोधन का प्रस्ताव किया जाता है।

पायलिटिज और टॉवेज

- (i) विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की समानुपातिक राशि को शामिल किए बिना भी पायलिटिज और टॉवेज सेवा में 119% का घाटा है। यातायात में गिरावट को देखते हुए, इन सेवाओं के लिए दरों में डॉक में आने वाले पोतों के मामले में 25% और मेरीन ऑयल टर्मिनल (एमओटी) तथा पीर पाऊ बर्थों में आने वाले पोतों के मामले में 10% के उर्ध्वगामी संशोधन का प्रस्ताव किया जाता है।
- (ii) वर्ष 1999 से पत्तन द्वारा बोलार्ड कर्बन परीक्षण और कूड़ा-कचरा प्राप्ति सुविधा जैसी कुछ सेवाएं प्रदान की जा रही हैं, जिनके लिए प्रभार अध्यक्ष की मंजूरी से निर्धारित किए गए हैं, परंतु दरों के मान में शामिल नहीं किए गए हैं। अब ऐसी सेवाओं के लिए प्रभारों को दरों के मान में शामिल करने का प्रस्ताव किया जाता है।
- (iii) मूरिंग शुल्क की तालिका को दरों के मान से हटाने का प्रस्ताव है, क्योंकि गत छह महीनों से एमबीपीटी में आने वाले किसी भी पोत ने लंगरगाह में मूरिंग की सुविधा का उपयोग नहीं किया है।

पत्तन देयताएं

पत्तन देयताओं को तब से संशोधित नहीं किया गया है, जब इन्हें अमरीकी डॉलरों में निर्धारित किया गया था, सिवाए इसके कि प्रभार के आधार को वर्ष 1994 में एनआरटी से जीआरटी में परिवर्तित कर दिया गया था। टीएमपी ने पत्तन देयताओं के संशोधन के लिए प्रस्ताव को नवम्बर, 2001 में यह कहकर खारिज कर दिया था कि अनुरक्षण निर्कर्षण पर किया गया व्यय आस्थगित राजस्व व्यय मानना होगा और जिन वर्षों के लिए लाम मिलता रहेगा, तब तक बट्टे खाते डालना होगा। इस प्रकार, विश्लेषण पुनः किया गया, जिसमें मुख्य चैनल के निर्कर्षण पर व्यय को तीन वर्ष में विस्तारित किया गया है। इसके अलावा, एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त अन्य सेवाओं में समग्र घाटे को परस्पर आर्थिक-सहायता द्वारा कम करने की दृष्टि से पत्तन देयताओं में 15% का संशोधन करने का प्रस्ताव किया जाता है।

घ. तटीय पोतों के लिए दरें

तटीय पोतों के लिए दरें विदेशगामी पोतों की दरों के 70% पर निर्धारित की जानी हैं। तटीय पोतों की दरों के 70% पर निर्धारित करने के बारे में कोई सरकारी निर्णय नहीं है। तटीय पोतों के लिए दरें विदेशगामी पोतों की दरों के $66\frac{2}{3}\%$ से 75% तक निर्धारित करने के लिए सरकार द्वारा 1985 में नियुक्त एक समिति की सिफारिश है। तटीय पोतों के लिए दरें विदेशगामी पोतों की दरों के 70% पर निर्धारित किए जाने की स्थिति में तटीय पोतों के लिए दरों में वृद्धि 300% से भी अधिक हो जाएगी। वस्तुतः सरकार का जोर तटीय नौवहन का संवर्धन करने पर रहा है। तटीय यातायात 300% से भी अधिक की प्रस्तावित वृद्धि को सहन नहीं कर पाएगा। पीएण्डवी डॉक तटीय नौवहन के लिए आदर्श है और पीएण्डवी डॉक की सुविधाओं का उपयोग भी कम हो रहा है। इसलिए, मुंबई पत्तन के पायलिटिज, टग सहायता, टॉवेज, मूरिंग और अन्य सेवाएं शुल्क आदेश, 2002 के अधीन प्रदत्त पायलिटिज, टग सहायता, टॉवेज, मूरिंग और अन्य सेवाओं के लिए पत्तन देयताओं में वृद्धि को तटीय पोतों के मामले में 100% तक सीमित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

ड. चिप्पिंग और पेंटिंग श्रमिकों की आपूर्ति के लिए दर

चिप्पिंग और पेंटिंग श्रमिकों की आपूर्ति के लिए इस समय 525/- रुपए प्रति श्रमिक/प्रति पाली की दर लगाई जा रही है। वर्ष 2000-01 के लेखा के अनुसार प्रति व्यक्ति/प्रति पाली लागत लगभग 1270/- रुपए बैठती है। जब 525/- रुपए की दर निर्धारित की गई थी, तब चिप्पिंग और पेंटिंग नियोक्ता संघ ने संशोधन के विरुद्ध एक रिट याचिका दायर की थी। उक्त रिट याचिका पर न्यायालय का निर्णय प्रतीक्षित है। यह मानते हुए कि एमबीपीटी इस श्रमिक दल के रख-रखाव पर भारी घाटा उठा रहा है, यह प्रस्ताव किया जाता है कि इन प्रभारों को संशोधित करके 630/- रुपए प्रति श्रमिक/प्रति पाली कर दिया जाए और जब कभी किसी श्रमिक को सामान्य घंटों के बाद कार्य करना पड़े, तब समयोपरि मजूरी सामान्य प्रभारों के अतिरिक्त वास्तविक तौर पर वसूल की जाए।

3.1. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

3.2. प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक-एक प्रति एमबीपीटी को टिप्पणियों/सूचना हेतु अग्रेषित कर दी गई थी। इसके प्रत्युत्तर में एमबीपीटी ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

4.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पढ़ताल के आधार पर एमबीपीटी को हमारे दिनांक 20 जून, 2003 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने अपने दिनांक 13 अगस्त, 2003 के पत्र द्वारा सूचना प्रस्तुत कर दी थी। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना से उत्पन्न हुए कुछ मुद्दों के बारे में हमारे दिनांक 26 सितम्बर, 2003 के पत्र द्वारा एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए पुनः अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी से संयुक्त सुनवाई में हुए निर्णय के अनुसार कुछ सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए हमारे दिनांक 30 जून, 2003 के पत्र द्वारा भी अनुरोध किया गया था।

4.2. एमबीपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रत्युत्तर में निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं:-

I. एमबीपीटी द्वारा दिनांक 13 अगस्त, 2003 का पत्र

क. वित्तीय/लागत विवरण

(i) निम्नलिखित लागत विवरण निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत किए गए हैं:-

- (क) वर्ष 2000-01, 2001-02 और 2002-03 के लिए संपदा और रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण निर्धारित प्रपत्र में दिए गए हैं।
- (ख) यातायात पूर्वानुमानों, मुद्रास्फीति और अन्य कारकों पर आधारित 1st 2004-05 के लिए पूर्वानुमान संलग्न निर्धारित प्रपत्र में दिए गए हैं।

(ग) वर्ष 2002-03 के लिए वास्तविक को हिसाब में लेते हुए संशोधित लागत विवरण संलग्न निर्धारित प्रपत्र में दिया गया है।

(घ) बजट अनुमान 2003-04 में आय अनुमानों में प्रस्तावित संशोधन से अतिरिक्त आय को शामिल किया गया है। विद्यमान प्रशुल्क पर वर्ष 2003-04 के लिए आय को संलग्न निर्धारित प्रपत्र में दर्शाया गया है।

(ii) लागत विवरणों में दर्शायी गई पोतों की संख्या की गणना पोत यातायात में विगत प्रवृत्ति और जहाजी कुली सेवा का अधिग्रहण करने के कारण होने वाली संभावित वृद्धि पर विचार करते हुए की गई है। पंचवर्षीय योजना के दौरान पूर्वानुमानित कार्गो यातायात इस प्रकार है :-

<u>वर्ष</u>	<u>यातायात (मिलियन टन)</u>
2003-04	28.00
2004-05	29.50
2005-06	30.44

(iii) पत्तन देयताओं और टॉवेज तथा पायलिटिज के लिए दर्शाए गए पोतों की संख्या पत्तन पर आने वाले पोतों की कुल संख्या है, जिन्होंने पत्तन देयताओं और टॉवेज तथा पायलिटिज प्रभारों का भुगतान किया है। तथापि, बर्थ किराया प्रभारों के लिए दर्शाए गए पोतों की संख्या उन पोतों की संख्या है, जो इंदिरा और प्रिसेस एंड विकटोरिया डॉक में खड़े किए गए हैं। इसमें जवाहर द्वीप, पीर पाऊ में खड़े किए गए अथवा धारा प्रचालनों में लगे हुए पोतों की संख्या शामिल नहीं है। इसलिए, पत्तन देयताओं और पायलिटिज के लिए भाने गए पोतों की संख्या बर्थ किराया प्रभारों के लिए भाने गए पोतों की संख्या से अधिक है।

(iv) यदि तटीय पोतों को प्रदत्त सेवाओं के लिए दरों को विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित दरों के 70% पर निर्धारित किया जाता है तो अनुमानित अतिरिक्त आय 12.90 करोड़ रुपए होगी।

(v) (क) निवल परिसंपत्ति को कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के आधार पर विभिन्न कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों में विभाजित किया गया है, जिनसे वे संबंधित हैं। जहां कहीं संभव था, कार्यचालन पूँजी को वास्तविक अन्धार पर विभाजित किया गया है। कुछ मामलों में चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं को आय/सेवाओं के ब्यय, जैसा भी मामला हो, के आधार पर विभाजित किया गया है।

(ख) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान पूरा किए जाने वाले और आरंभ किए जाने वाले संभावित व्यापक संशोधन के अंतर्गत शामिल सेवाओं से संबंधित कोई परिसंपत्ति नहीं है।

(ग) यह पुष्टि की जाती है कि जो परिसंपत्तियां आरंभ नहीं की गई/निष्ठा दी गई हैं, उन्हें नियोजित पूँजी पर आय (आरओसीई) की गणना करते समय नियोजित पूँजी के आंकड़ों में शामिल नहीं किया गया है।

(vi) पत्तन की आकलित क्षमता 30.5 मिलियन टन है। पूर्वानुमानित कार्गो वर्ष 2003-04 के लिए 28.00 मिलियन टन और 2004-05 के लिए 29.50 मिलियन टन है।

(vii) (क) सामान्य लागत के विभाजन का आधार निम्नानुसार है :-

<u>ब्यय की किस्म</u>	<u>विभाजन का आधार</u>
अनुरक्षण तलर्कर्षण	स्थानवार/क्रियाकलापदार
अवशिष्ट प्रबंध और सामान्य अतिरिक्त खर्च	प्रत्येक सेवा की प्रत्यक्ष लागत
वित्त और विविध	प्रत्येक सेवा का वेतन और मजूरी
श्रम कल्याण और चिकित्सा	प्रत्येक सेवा के कर्मचारियों की संख्या

- (xv) सेवा प्रदान करने की लागत चिकालने के उद्देश्य से विभागीय अतिरिक्त खर्च, कानूनी लेखा तथा संचिव और योजना और अनुसंधान विभागों के खर्चों को सेवा की प्रत्यक्ष लागत के अनुपात में सेवाओं में विभाजित किया जाता है। भंडार विभाग पर व्यय का विभाजन भंडार की खपत के मूल्य के आधार पर किया जाता है, श्रम कल्याण और चिकित्सा विभाग का व्यय कर्मचारियों की संख्या के आधार पर किया जाता है, इंजीनियरिंग विभाग पर व्यय अनुरक्षण का विभाजन सरमत और अनुरक्षण की लागत पर आधारित होता है। वित्तीय और विविध व्यय का विभाजन प्रत्येक सेवा के वेतन और मजूरी पर आधारित होता है। पत्तन संरक्षण पर स्टाफ व्यय तुलनात्मक कम होता है। इस प्रकार, इन व्ययों का विभाजन सेवा पत्तन संरक्षण के संबंध में ठीक तरह से किया गया है और ये व्यय कम नहीं हैं।
- (viii) ऋण की दो बार गणना के संबंध में टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणी ठीक है। दो बार गणना को समाप्त करते हुए सही लागत विवरण संलग्न है।
- (ix) वर्ष 2003–04 के लिए कार्यचालन पूँजी का अनुमान वर्ष 2002–03 के स्तर पर ही लगाया गया है।
- (x) चालू परिसंपत्तियों के अंतर्गत अन्य के रूप में उल्लिखित उप-मदें कर्मचारियों तथा नगर निगम को दिए गए अग्रिम संचित ब्याज और एमबीपीटी द्वारा जमा की गई अन्य राशियां हैं। ये पत्तन की चालू परिसंपत्तियां हैं और कार्यचालन पूँजी का आंकलन करने के लिए इन्हें शामिल किया गया है। चूंकि, एमबीपीटी की राशि व्यापार के दौरान रुक जाती है, हम यह महसूस करते हैं कि इसे सही रूप से चालू परिसंपत्ति माना गया है।
- (xi) यह सच है कि सेवा पत्तन संरक्षण स्वयं समर्थित है। बहरहाल, यह कहना सही नहीं है कि जेएनपीटी पर आने वाले पोतों से यह अपेक्षित होता है कि वे धाटे में बराबर की परस्पर आर्थिक-सहायता दें। एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच हुए करार के अनुसार कामन यूजर चैनल और संबंधित समुद्रीय सहायता सामग्री को बनाए रखने की लागत को दोनों पक्षों द्वारा समान रूप से बहन किया जाना है। वर्ष 2002–03 में मुख्य चैनल को बनाए रखने की अनुमानित लागत 15.89 करोड़ रुपए है। जेएनपीटी पर आने वाले पोतों से प्राप्त पत्तन शुल्क केवल आधे व्यय के लिए पर्याप्त है। जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच नयाचार करार के अनुसार एमबीपीटी को भलबे को हटाने, समुद्रीय दुर्घटनाओं की जांच करने आदि जैसी अन्य गतिविधियों के लिए आरक्षित धनराशि बनाए रखने की आवश्यकता है।

ख. दरों का मान

- खंड (IV) संयुक्त बर्थ किराया प्रभार**
- (i) यह बात दोहरायी जाती है कि कुछ बर्थों को छोड़कर, सभी बर्थों पर प्रदान की गई सेवाएं सामान्य हैं। अपवाद केवल क्रेनों की क्षमता और ढके हुए शेडों के संबंध में है। न्यास के निदेशक मंडल को ऐसी आशंका थी कि यदि विभिन्न बर्थों के लिए विभिन्न दरें निर्धारित की जाती हैं तो पोत एजेंट कम दर वाली बर्थों के आवंटन हेतु विकल्प देंगे और उच्च दर वाली बर्थों का कम उपयोग होगा। इसके अतिरिक्त, बर्थों के समूह के लिए विभिन्न दरें निर्धारित करने से बिल बनाने के उद्देश्य से कागजी कार्रवाई और अन्य कार्य और बढ़ जाएगा। इसके अलावा, विभिन्न कारणों से पोतों को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरण करना पड़ता है और ऐसे मामलों में बर्थ-वार दर निर्धारण करने से बिल बनाने की पद्धति में जटिलता उत्पन्न हो जाएगी।
- (ii) स्थानीय जलयानों में नाव, नौकाएं और बंदरगाह की सीमा के भीतर चलने वाले यान हैं, जोकि अंतर्राष्ट्रीय पोत अधिनियम, 1917 के अंतर्गत आते हैं। अमेरीकी डॉलर में निर्धारित दरें विदेशी नावों, जलयानों और नौकाओं पर लागू होती हैं।

पत्तन देयताएं

एमबीपीटी पर माह में एक बार पत्तन पर आने वाले पोत अधिक नहीं हैं। इस प्रकार, प्रत्येक प्रवेश के आधार पर शुल्क का निर्धारण करने से नगण्य वृद्धि होगी। यदि टीएएमपी चाहता है तो वह उसी माह में एक बार निर्धारित किए गए दरों में परिवर्तन किए बिना प्रत्येक प्रवेश के आधार पर पत्तन शुल्क निर्धारित कर सकता है।

पायलिटिज एवं टॉवेज

- (i) पायलिटिज एवं टॉवेज शुल्क का निर्धारण तय की गई दूरी, प्रयोग में लाए गए टगों आदि पर निर्भर करता है। टॉवेजों के मामले में अधिक टन वाले पायलटों की आवश्यकता होती है। इस प्रकार टगों की सहायता से और बिना टगों की सहायता से आवाजाही के लिए निर्धारित शुल्क भिन्न होता है, जोकि आवाजाही के स्थानों के बीच की दूरी पर निर्भर करता है।
- (ii) संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज दरों का निर्धारण काफी पहले वर्ष 1988 में किया गया था। उस समय पोत के यातायात की स्थिति ऐसी थी कि माल के निपटान के लिए प्रयुक्त किए गए पोत को बर्थ प्राप्त करने हेतु धारा में प्रतीक्षा करनी पड़ती थी। अन्य शब्दों में पोत के पहुंचने पर बर्थ प्रदान करने के लिए पत्तन असमर्थ हो जाता था। पत्तन पर आने वाले अधिकांश पोतों को धारा में लगर डालना पड़ता था और इसके पश्चात माल को उतारने के लिए बंदरगाह में लाना पड़ता था। अब स्थिति बदल गई है। अनेक बार बर्थ खाली पड़े रहते हैं और पोतों की प्रतीक्षा कर रहे होते हैं। आजकल, पोतों के पास यह विकल्प है कि वो अपने माल का निपटान बीच धारा में करके माल को दूसरे पत्तन पर अथवा नौका के माध्यम से एमबीपीटी में ले जाएं। चूंकि, ऐसे पोत एमबीपीटी में माल को ले जाने में संलग्न नहीं है, यह निर्णय लिया गया था कि किसी भी प्रकार की रियायत न दी जाए। चूंकि, ऐसा कोई कारण नहीं है कि एमबीपीटी घाटे पर ऐसे पोतों को सेवा प्रदान करे और इसलिए लागत को पूरा करने के लिए दरों को निश्चित करने का प्रस्ताव है। कुछ मामलों में आयात संबंधी सभी कार्रवाई पूरी करने के पश्चात पोत माल के निर्यात की प्रतीक्षा में बर्थ पर कब्जा बनाए रखते थे। ऐसे मामलों में पोत धारा में प्रतीक्षा करने का विकल्प देते थे। इस प्रकार, यह प्रस्ताव किया गया था कि घाटे को पूर्णतः वसूल किया जाए।
- (iii) संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज शब्द स्वयं स्वतः स्पष्ट हैं। हम यह महसूस करते हैं कि इन शब्दों को स्पष्ट करते हुए परिभाषा की आवश्यकता नहीं है।
- (iv) नव शेवा क्रास लाइन और धर्मतार क्रास लाइन मुंबई पत्तन की सीमा के भीतर आते हैं। ये सभी पत्तन एमबीपीटी की अंतरिक सीमा के भीतर आते हैं।
- (v) जेएनपीटी उरान, धर्मतार अथवा मारा आने वाले पोत/नौका के बीएफलएल स्थित एमबीपीटी की जल सीमा में प्रवेश करने की स्थिति में वे एमबीपीटी पत्तन क्रॉस लाइन से बाहर जाते हैं। इस प्रकार के आर-पार जाने को प्रभारों की वसूली हेतु पूर्ण चक्र माना जाएगा।
- (vi) ऐसी शक्तियों को अध्यक्ष को सौंपने की आवश्यकता इसलिए उत्पन्न होती है, क्योंकि कुछ सेवाएं जोकि पत्तन की नियमित गतिविधियां नहीं हैं, उसे अल्पावधि मांग की प्राप्ति पर प्रदान किया जाना है। ऐसी सेवाओं का मानकीकरण नहीं किया जा सकता है और उनकी दर निर्धारित नहीं की जा सकती है। वसूली योग्य प्रभार नियोजित स्टाफ और प्रयोग किए गए उपस्कर, नियोजित स्टाफ के वेतनमान आदि पर निर्भर करते हुए भिन्न-भिन्न होते हैं।
- तालिका VI की मद संख्या ख (iii) में प्रावधान इस आश्य से किया गया था कि निकट भविश्य में यदि एमबीपीटी अग्निग्रस्त पोत पर अग्निशमन के लिए टग को किराए पर देने/किसी नए टग को खरीदने का निर्णय लेता है, दर खरीदे गए अथवा किराए पर लिए गए टग की क्षमता और जिस दर पर इसे खरीदा गया है, पर निर्भर करेगी। इस प्रकार इस समय दर का निर्धारण करना परामर्श योग्य नहीं है।
- (vii) यह पत्तन का दायित्व है कि वह अग्निशमन सेवाएं प्रदान करके पोत पर लगी आग को बुझाने की कार्रवाई करे। तालिका V(क) में दिए गए प्रभार अग्निशमन सुविधाएं प्रदान करने के लिए नहीं हैं। वास्तव में, यह स्थिति पर निर्भर करते हुए, यदि आवश्यक समझा जाए, अतिरिक्त टगों की तैनाती के लिए है।
- (viii) तालिका V की मद (ग) और तालिका—VI की मद (ख) में प्रस्तावित प्रावधान उप-संरक्षक/अध्यक्ष को यह निर्धारण करने के लिए विवेकाधीन शक्तियां प्रदान करते हैं कि जवाहर द्वीप और पीर पाऊ में पोत पर कार्रवाई करने के लिए टग की कब आवश्यकता होगी, उसका आवश्यक रूप से उल्लेख नहीं किया जा सकता है। यह समय-समय पर अलग-अलग होता है, जोकि पोत की आवृत्ति, पोत के आकार, मौसम की परिस्थिति आदि पर निर्भर करता है।

उप-संरक्षक उपयुक्त प्राधिकारी है, जोकि मौके पर स्थिति का सही प्रकार से मूल्यांकन कर सकता है और तदनुसार कार्रवाई कर सकता है। हम यह महसूस करते हैं कि इन खंडों के दरों के मान में शामिल किया जाना आवश्यक है।

- (ix) (क) मास्टर पायलटों और पायलटों की उपस्थिति और उन्हें बनाए रखने हेतु शुल्क का निर्धारण वर्ष 1999 में विद्यमान पायलटों के वास्तविक वेतनमान और भत्तों के आधार पर किया गया था और उन्हें अमरीकी डॉलर में परिवर्तित किया गया था।
- (ख) तालिका V के नीचे खंड (vi) (क) में प्रावधान का निर्धारण मास्टर पायलटों तथा पायलटों द्वारा पत्तन की सीमा के बाहर प्रदान की गई सेवा, यदि कोई हो, के लिए किया गया है। साधारणतः ऐसी सेवा की मांग टटरक्षक/नौसेना अथवा किसी ऐसे पोते द्वारा की गई है, जोकि मुसीबत में है और जिससे मदद के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ है। खाने-पीने, ठहरने और यात्रा करने संबंधी प्रभार किनारे से संकट के स्थान तक आर-पार के लिए प्रयोग में लाए गए यान और जिस स्थान पर सेवा प्रदान की गई है, उसकी दूरी पर निर्भर करेंगे। ऐसी स्थिति में प्रभारों की वसूली के लिए एमबीपीटी यात्रा भत्ता नियमों को लागू नहीं किया जा सकता।
- (ज) आयकल, एमबीपीटी पानी की नावों द्वारा जल की आपूर्ति नहीं कर रहा है। यदि निकट भविष्य में यह निर्णय लिया जाता है कि इस सेवा को आरंभ किया जाए ताकि एमबीपीटी कुछ प्रभार वसूल कर सके, दरों के मान में प्रावधान को बनाए रखने का प्रस्ताव किया जा रहा है। मुंबई पत्तन पर आने वाले पोतों को नीकर्षण और संचालन सुविधाएं प्रदान करना पत्तन की एक मुख्य गतिविधि है, जिसके लिए तालिका I से III में दरें निर्धारित की गई हैं। अन्य सभी सेवाएं, जिनके लिए अन्य तालिकाओं में दरों का निर्धारण किया गया है, वे सहायक सेवाएं हैं, जोकि जहाजों की आवाजाही से संबंधित हैं और इन्हें उप-गतिविधियां कहा जा सकता है। इन सेवाओं के मूल्यों को अलग से बनाए रखना संभव नहीं होगा। इस प्रकार हम इस बात से सहमत नहीं हैं कि धारा में पोतों को जल की आपूर्ति करना पत्तन प्रभारों की उप-गतिविधि के रूप में समझा जाए।
- (xi) तालिका IX में निर्धारित प्रभार केवल तभी लगाने योग्य होते हैं, जब पोतों को ये सेवाएं प्रदान की जाती है।
- (xii) सेवाएं प्रदान करने के लिए सामान्य आकस्मिक स्टाफ तालिका X के नीचे टिप्पणी (2) में विनिर्दिष्ट किया जाता है। अतिरिक्त प्रभार तभी वसूल करने योग्य होगा जब अतिरिक्त स्टाफ नियोजित किया जाता है। ऐसी परिस्थिति में वसूल किए जाने योग्य अतिरिक्त प्रभार वेतनमान और जिस अवधि के लिए सेवा प्रदान की गई है, पर निर्भर करेगा। इसलिए, यह प्रावधान किया गया है कि अध्यक्ष को ऐसे प्रभार स्वीकृत करने हेतु प्राधिकृत किया जाए। अध्यक्ष को ऐसी शक्तियां प्रदान करने की आवश्यकता इसलिए पैदा होती है, क्योंकि कुछ ऐसी सेवाएं, जोकि पत्तन की नियमित गतिविधियां नहीं हैं, अल्पावधि पर मांग होने पर ऐसी सेवाएं प्रदान करने की आवश्यकता होती है। ऐसी सेवाओं का मानकीकरण और प्रभारों का निर्धारण नहीं किया जा सकता। वसूली योग्य ये प्रभार भिन्न-भिन्न होते हैं, जोकि प्रदान की गई सेवाओं और उससे संबंधित परिस्थितियों पर निर्भर करते हैं। प्रभारों की वसूली भी नियोजित रटाफ के वेतनमान पर निर्भर करेगी।
- (xiii) जैसाकि टीएमपी द्वारा कहा गया है, लाइसेंस शुल्क को लगाने के उद्देश्य से फ्लोटिंग यानों के वर्गीकरण की समीक्षा की गई है। चूंकि, बंदरगाह में परिचालन कर रही नावों की श्रेणी में कोई परिवर्तन नहीं है, यह महसूस किया गया है कि फिलहाल संशोधन की आवश्यकता नहीं है। जैसाकि बंडर दरों की श्रेणी में विद्यमान मासिक दर के 8 गुना वार्षिक आधार पर लाइसेंस फीस का निर्धारण करने के संबंध में कहा गया है कि बंडर दरों के मान के अंतर्गत आने वाली अधिकांश नाव/ट्रॉलर्स जिन पर वार्षिक आधार पर अदायगी करने के लिए 8 मासिक प्रभार लगता है, वे मछली पकड़ने वाले ट्रॉलर हैं और मानसून के मौसम के दौरान समुद्र के बीच अधिकारिक रूप से मछली पकड़ने की अनुमति नहीं है। जबकि तालिका XII के अंतर्गत आने वाले जलयान वर्ष में 12 माह प्रचालन करते हैं और इसलिए किसी प्रकार की रियायत का प्रस्ताव नहीं है।

(xiv) गोदी टगों के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण को दर्शाता हुआ व्यौरा नीचे इंगित किया गया है :—

गोदी टगों के लिए किराया दरों का विवरण

पारम्परिक गोदी टग पर आधारित (रुपए)	एम और बीएस गोदी टग पर आधारित (रुपए)
पूजीगत लागत	1,22,26,215
अनुमानित समय	20
(i) मूल्यहास	61,311
(ii) टगों का परिचालन और अनुरक्षण	63,04,041
(iii) पूजी पर 18 1/2% आय	2,26,850
एक वर्ष में कुल व्यय [(i) + (ii) + (iii)]	65,92,202
मासिक व्यय	5,49,350
प्रतिदिन व्यय (यह मानकर कि एक माह में 26 कार्यदिवस हैं)	21,129
इसलिए 8 घंटों की प्रति शिफ्ट	7,043
अर्थात्	7,000
	12,060
	12,000

तालिका XIII की मद संख्या (ख) पर इंगित दर वर्तमान प्रभारों की औसत दर है ।

(xv) जैसाकि वांछित है, बुलार्ड पुल टेस्ट के लिए दरों के निर्धारण को दर्शाता हुआ व्यौरा नीचे इंगित किया गया है :—

प्रति घंटा दर	रुपए
1 गोदी टग	1,508.00
1 डाक्टर	157.00
1 गोदी मास्टर	202.00
1 पायलट	738.00
जोड़	2,605.00

चूंकि, यह कार्य विशेष किस्म का है और इसके लिए उच्च कुशलता प्राप्त कार्मिकों की सेवाओं की आवश्यकता है, तटीय पोतों के लिए 5000/-रुपए और विदेश जाने वाले पोतों के लिए 238 अमरीकी डॉलर का निर्धारण किया गया है । यद्यपि, वित्तीय और विविध तथा अन्य खर्च छोड़कर कुल व्यय 2605/-रुपए है । कूड़ा-कर्कट प्राप्ति सुविधा प्रभार के निर्धारण के व्यौरे को दर्शाता हुआ एक विवरण भी प्रस्तुत है ।

एमएसएसएलओए द्वारा दिनांक 25 जून, 2003 को किए गए अनुरोध के संबंध में यह कहा गया है कि संघ द्वारा उठाए गए मुद्रों पर स्पष्टीकरण पूर्ववर्ती अवसरों पर टीएएमपी को दिया जा चुका है । इसके पश्चात, टीएएमपी ने दिनांक 14 फरवरी, 2001 के अपने आदेश सं० टीएएमपी/6/2000—एमबीपीटी के अंतर्गत निदेश दिया है कि उन जल वाहनों पर अलग से लाइसेंस शुल्क की वसूली न की जाए, जोकि बंडर्स के अंतर्गत पंजीकृत हैं और बीएसआर के खंड 1 के अंतर्गत लाइसेंस शुल्क अदा कर रहे हैं । संघ ने कोई नए मुद्रे नहीं उठाए हैं । इस प्रकार संघ के दिनांक 25 जून, 2003 के अनुरोध पर अब कोई टिप्पणी नहीं है । इसके अतिरिक्त, संघ ने एमबीपीटी द्वारा आजकल लगाए गए लाइसेंस शुल्क के दर के खिलाफ याचिका पहले ही दायर कर दी है । इस प्रकार मामला न्यायालयाधीन है ।

(xvii) चिपिंग और पेटिंग की इस समय वास्तविक मजदूरी की कीमत को दर्शाता हुआ विवरण प्रस्तुत है। 1 जून, 1999 से 525/-रुपए प्रति मजदूर प्रति शिफ्ट का निर्धारण किया गया था। उस समय भूतपूर्व बीड़ीएलबी द्वारा प्रदान की गई सेवा में उनकी आमदनी की तुलना में घाटा 90 प्रतिशत था। उस समय अलग से आंकलन शीट तैयार नहीं की गई थी। गोदी उपभोक्ताओं से बातचीत के पश्चात चरणबद्ध तरीके से उस समय विद्यमान 325/-रुपए प्रति मजदूर की दर को बढ़ाकर 525/-रुपए कर दिया गया था।

II. दिनांक 17 अक्टूबर, 2003 का एमबीपीटी पत्र

क. वित्तीय / लागत विवरण

(i) यदि तटीय पोतों के लिए विदेश जाने वाले पोतों के लिए निर्धारित दरों का 70 प्रतिशत निर्धारित कर दिया जाता है, तो 12.98 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय का ब्लौरा निम्नानुसार है :-

टॉवेज एवं पायलिटिज	8,94,48,986/-रुपए
पत्तन देयताएं	4,03,97,882/-रुपए
जोड़	12,98,46,868/-रुपए

(ix) वर्ष 2002-03 में मुख्य चैनल के अनुरक्षण की अनुमानित लागत का ब्लौरा नीचे दिया गया है :-

(करोड़ रुपए)

परिचालन व्यय	
(i) तलकर्षण	8.41
(ii) अन्य	1.96
विभागीय अतिरिक्त खर्च	0.84
प्रबंध अतिरिक्त खर्च	2.01
मूल्यहास	0.54
पेशन, उपदान, पीएलआर	1.20
+ 6.22% की दर से मूल्यवृद्धि	0.93

वर्ष 2002-03 में जेएनपीटी से पत्तन शुल्क के रूप में प्राप्त वास्तविक राजस्व 10.74 करोड़ रुपए और वर्ष 2003-04 के लिए 12.57 करोड़ रुपए और वर्ष 2004-05 के लिए 13.32 करोड़ रुपए का अनुमान लगाया गया है।

ख. दरों के मान

(i) हमारा विचार है कि बर्थ को किसाए पर लेने की दर एक समान होनी चाहिए और प्रदान की गई सुविधाओं और सेवाओं के आधार पर इसमें कोई अंतर नहीं किया जाना चाहिए। बर्थ में प्रदान की गई उपस्कर और भंडारण सुविधाएं एक समान नहीं हैं और यह एक बर्थ से दूसरे बर्थ में भिन्न-भिन्न होती हैं। यहां तक कि एक बर्थ पर प्रदान किया गया उपस्कर उस बर्थ के साथ जुड़ा नहीं होता अथवा उस बर्थ के साथ उसका संबंध अथवा उपयोग नहीं होता। एमबीपीटी जहाजी लाइन रेखाकार होती है और आवश्यकता पड़ने पर निर्भर करते हुए क्रेनों को साथ की बर्थों में भी स्थानांतरित किया जा सकता है। यदि माल से लदा कोई पोत पत्तन पर पहुंचता है और उसे नंडारण सुविधा की आवश्यकता नहीं है और केवल ढाका हुआ शेड ही उपलब्ध है तो इसे सुविधा का लाभ न उठाने के लिए हम उससे कम दर नहीं ले सकते। माल को उपलब्ध कराई गई किसी सुविधा के लिए प्रभार अलग से वसूला किया जाता है। एमबीपीटी पर सभी बर्थ बहुउद्देशीय बर्थ के रूप में कार्य करते हैं। जहाजीलाइन, चौड़ाई आदि जैसी बातों की पर्याप्त ड्राफ्ट उपलब्धता पर बर्थों के आबंटन के लिए विचार किया जाता है। एमबीपीटी

पर इंदिरा डॉक के लगभग सभी शेडों पर घाट क्रेनों की व्यवस्था की जाती है। इसलिए बर्थ किराए में 140% का घाटा है। इस बात से स्पष्ट संकेत मिलता है कि यह सेवा आंशिक रूप से लागत की वसूली कर पा रही है। इस प्रकार, घाट क्रेन सेवा प्रदान किए जाने की लागत की वसूली नहीं हो पा रही है, यद्यपि बर्थ को किराए पर लेने की दरों में इसे शामिल किया जा रहा है। प्रभारों में किसी और प्रकार की कमी से पत्तन की वित्तीय स्थिति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

- (ii) (क) मुंबई पत्तन पायलिटिज टग सहायता, टॉवेज, मूरिंग और अन्य सेवाएं शुल्क आदेश, 1998 की तालिका। की मद (घ) के अंतर्गत गोदी से समुद्र तक तथा समुद्र से गोदी तक अपतट आपूर्ति पोतों की श्रेणी में पोतों के आवागमन के लिए पायलिटिज प्रभार वसूल किया जाता है।
- (ख) समुद्र/एमएफएल से धारा तक और धारा से नव शेवा क्रास लाइन अथवा धर्मतार क्रास लाइन के बीच अंतर एक समान नहीं है। समुद्र/एमएफएल और नव शेवा क्रास लाइन के बीच अंतर लगभग 12.7 नॉटिकल मील है, जबकि समुद्र/एमएफएल और धर्मतार क्रास लाइन के बीच अंतर लगभग 11.2 नॉटिकल मील है। धारा के स्थान को पत्तन का मध्य भाग माना जाता है, जिसमें पदनामित धारा का लंगरगाह क्षेत्र और मुंबई पत्तन का नौसंचालन चैनल शामिल है।
- (ग) एमपीएल (नव शेवा क्रास लाइन) और धर्मतार क्रास लाइनें ऐसी लाइनें हैं, जिन्हें मुंबई पत्तन की पूर्वी पत्तन सीमा के रूप में अधिसूचित किया गया है। नव शेवा और धर्मतार ऐसे पत्तन हैं, जोकि इसकी पूर्वी पत्तन सीमाओं के बाहर मुंबई पत्तन के साथ लगते हैं। इस पत्तन सीमा को भारत सरकार (नौवहन और परिवहन स्कंध मंत्रालय) की दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना संख्या पीडब्ल्यू/पीजीएल-12/82 (IV) द्वारा घोषित और अधिसूचित किया गया है।
- (iii) जेएनपीटी उरान, बेलापुर, मोरा ट्राम्बे और धर्मतार पत्तन पूर्वी मुंबई पत्तन सीमा के बाहर लगते हुए पत्तन हैं। इन पत्तनों में आने वाले पोत/नौकाएं बीएफएल पर एमबीपीटी की जल सीमाओं में प्रवेश करते हैं और इन पत्तनों और मुंबई पत्तन के बीच एमबीपीटी की पूर्वी सीमाओं की क्रास लाइन पर एमबीपीटी छोड़ते हैं। इसका यह भतलब है कि एमबीपीटी के एक छोर से पोत/नौकाएं प्रवेश करते हैं और दूसरे छोर से पोत/नौकाएं पत्तन छोड़ते हैं। मुंबई पत्तन जल सीमाओं के बीच पोतों/नौकाओं का समस्त आर-पार जाना एमबीपीटी में सीमाओं में अपनी यात्रा पूरी करना है। इसलिए, इन पत्तनों से पोत/नौका के नए प्रवेश को पोत का नया प्रवेश माना जाएगा। टिप्पणी में उल्लिखित आवाजाही में लिप्त दूसी और और सामान्य भीतर/बाहर की ओर आवाजाही वही नहीं है और प्रत्येक उस अवस्थिति के अनुसार है, जहां पोत/नौकाएं पहुंचने के इच्छुक हैं।
- (iv) वेतन में वृद्धि औसतन प्रवृत्ति के अनुसार 5 प्रतिशत है। तदनुसार वर्ष 2000 में अध्यक्ष के अनुमोदन से प्रभारों का निर्धारण करते समय 3 वर्षों, प्रत्येक के लिए 5 प्रतिशत की वृद्धि मानी गई है अर्थात् कुल मिलाकर 15.76 प्रतिशत। इस प्रकार, लागत में वृद्धि को 119/-रुपए अर्थात् 755/-रुपए का 15.76% अर्थात् एक दिन की मजूरी माना गया है।
- (v) बंदरगाह टगों के लिए किराया दरों का पहले ही काफी पहले वर्ष 1985 में दरों के मान में उल्लेख किया गया था। गोदी टगों के लिए किराया प्रभारों का उल्लेख अब दरों के मान में किए जाने का प्रस्ताव है। इन दरों को वर्ष 2000 में अध्यक्ष के अनुमोदन से पहले ही निर्धारित किया जा चुका है।
- (vi) वर्ष 2002-03 के लिए विपिंग और पेटिंग श्रमिकों के व्यय के ब्यौरा को दर्शाता हुआ विवरण:

(करोड़ रुपए)

क्र.	परिचालन व्यय	
(i)	वेतन तथा मजूरी	2,78,07,097
(ii)	समयोपरि भत्ता	36,000
(iii)	कर्मचारी से संबंधित अन्य व्यय	1,65,000
		2,83,32,097

स्व.	प्रबंध और सामान्य प्रशासन	
(i)	वेतन और समयोपरि भत्ता	16,74,373
(ii)	जल प्रभार	86,000
(iii)	मरम्मत तथा अनुरक्षण	1,79,000
(iv)	अन्य व्यय	2,02,000
		21,41,373
ग.	वित्त और विविध व्यय	
(i)	पेशन और उपदान	91,49,910
(ii)	पीएलआर	10,74,000
		1,02,23,910
	कुल व्यय	4,06,97,380

5.1 इस मामले में इस प्राधिकरण के कार्यालय में 25 जून,2003 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और संबंधित उपभोक्ताओं ने अपनी बातों को रखा।

5.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह निम्नलिखित मुद्दों पर अग्रेतर कार्रवाई करे :—

- (i) दिनांक 20 जून,2003 के हमारे कार्यालय पत्र में उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर अपना उत्तर प्रस्तुत करे।
- (ii) (क) संशोधित तटीय पोत दरों और प्रिंसेस और विक्टोरिया गोदियों पर प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों में कमी के कारण अतिरिक्त राजस्व सहित इसके प्रस्तावों का मदवार वित्तीय भार।
- (ख) विद्यमान दरों और वर्तमान दर, दोनों का निर्धारण करते समय चिपिंग और पैटिंग श्रमिकों की आपूर्ति की वास्तविक श्रमिक लागत। पिछले संशोधन से तदनुरूप दर के विभिन्न लागत घटकों में वृद्धि का विश्लेषण भी दिया जाए।
- (iii) एमबीपीटी की पोत संबद्ध गतिविधि में घाटे के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) जाने वाले यानों को वर्धित दर पर प्रति आर्थिक-सहायता देने के मुद्दे पर एमबीपीटी पदाधिकारियों के साथ विचार-विमर्श किया गया। एमबीपीटी ने इस मुद्दे की जांच करने तथा अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने का आश्वासन दिया। एमबीपीटी ने जेएनपीटी द्वारा वाले यानों के लिए एक पृथक पत्तन शुल्क संरचना, यदि आवश्यक पाई जाए, शुरू करने की व्यवहार्यता नहीं उद्धृत करने के लिए भी सहमति दी, ताकि उन पर भार को विद्यमान उद्ग्रहण तक सीमित रखा जा सके।

- 5.3 (i) एमबीपीटी ने हमारे दिनांक 20 जून,2003 के पत्र में उठाए गए विभिन्न प्रश्नों पर अपना उत्तर प्रस्तुत किया। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर का वर्णन पैराग्राफ 4.2 में किया गया है।
- (ii) (क) एमबीपीटी ने अतिरिक्त आय के ब्यौरे प्रस्तुत किए, यदि तटीय यान के लिए दरें विदेशगमी यान के लिए निर्धारित हैं। यों के 70% पर निर्धारित की जाती हैं। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्यौरे पैराग्राफ संख्या 4.2 में उद्धृत किए गए हैं।
 - (ख) एमबीपीटी ने चिपिंग एवं पैटिंग श्रमिकों के व्यय के ब्यौरे निर्दिष्ट करते हुए विवरण भी प्रस्तुत किया, जो ऊपर पैराग्राफ संख्या 4.2 में दिए गए हैं।
 - (iii) एमबीपीटी सहमत नहीं था कि जेएनपीटी में रुकने वाले यानों को घाटे की परस्त-आर्थिक सहायता करना अपेक्षित है। इसने कहा कि साझा प्रयोक्ता चैनल तथा संबद्ध नौसंचालन सहायकों के अनुरक्षण की लागत का वहन दोनों पक्षकारों द्वारा समान रूप से किया जाना है। जेएनपीटी में रुकने वाले यानों से वसूल की जाने वाली आधी पत्तन

देयताएं आधे व्यय को पूरा करने के लिए मात्र पर्याप्त हैं। एमबीपीटी ने एमबीपीटी जलमार्ग के रास्ते जेएनपीटी में रुकने वाले यानों के लिए किन्हीं पृथक पत्तन शुल्कों का प्रस्ताव नहीं किया।

6.1. एमबीपीटी ने दिनांक 26 अगस्त, 2003 के अपने पत्र के तहत संयुक्त गोदी भाड़ा प्रभारों तथा पोतघाट शुल्कों के संशोधन हेतु एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव को एक पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया है तथा मामला परामर्श प्रक्रियाधीन है।

6.2. अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रूपए का मूल्य बढ़ने की पृष्ठभूमि में, एमबीपीटी ने दिनांक 25 नवम्बर, 2003 के अपने पत्र के तहत अनुरोध किया है कि संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज प्रभारों एवं पत्तन शुल्कों के संबंध में अमरीकी डॉलर में निर्धारित प्रस्तावित प्रभारों में संशोधन कर 6% की वृद्धि की जाए तथा संयुक्त गोदी भाड़ा प्रभारों एवं पोतघाट शुल्कों में भी 3% की वृद्धि की जाए। एमबीपीटी द्वारा इस संबंध में बताए गए बिंदु संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-

- (i) पत्तन शुल्कों, संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज प्रभारों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन एवं गोदी भाड़ा प्रभारों की समीक्षा हेतु प्रस्ताव को टीएमपी के दिनांक 31 दिसम्बर, 2002 के पत्र के तहत दर्ज किया गया था।
- (ii) विदेशगामी यानों को प्रदत्त सेवाओं का प्रस्ताव में निर्धारण अमरीकी डॉलरों में किया गया है।
- (iii) भारतीय रूपए का मूल्य अमरीकी डॉलर की तुलना में बढ़ रहा है, जिसके परिणामस्वरूप विदेशगामी यानों को प्रदत्त सेवाओं से पत्तन को कम आय हो रही है।
- (iv) ऊर्ध्वमुखी संशोधन की तिथि से अमरीकी डॉलर में 6% का मूल्यह्रास हुआ है।
- (v) संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज प्रभारों एवं पत्तन देयताओं के संबंध में पत्तन पर वित्तीय प्रभाव लगभग 3 करोड़ रुपए का है।
- (vi) वर्ष 2002-03 में इस सेवा में घाटा 62% का है तथा यह घाटा बढ़कर 70% हो जाएगा।
- (vii) संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज प्रभारों तथा पत्तन शुल्कों के संबंध में अमरीकी डॉलर में निर्धारित प्रभारों में 6% का ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया जाए।
- (viii) संयुक्त गोदी भाड़ा प्रभारों तथा पोतघाट शुल्कों के लिए प्रस्तावित दरों को भी इन्हीं कारणों से 3% बढ़ाया जाना आवश्यक है।

6.3. एमबीपीटी को कठिपय अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों सहित पत्तन शुल्कों एवं पायलिटिज गतिविधियों में 6% की प्रस्तावित अतिरिक्त वृद्धि का औचित्य दर्शनी के लिए अमरीकी डॉलर के मूल्यह्रास तथा मूल्यह्रास के कारण आय की हानि के संबंध में परिकलन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।

6.4. एमबीपीटी ने अपने दिनांक 30 दिसम्बर, 2003 के पत्र द्वारा उत्तर दिया तथा निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया:-

क. वित्तीय विवरण/लागत विवरण

- (i) अपतटीय आपूर्ति यानों तथा कारों के संवहन में रत न होने वाले यानों के लिए गोदी भाड़ा प्रभारों के दर संशोधन के कारण वसूल की जाने वाली अनुमानित अतिरिक्त आय निम्न प्रकार है :-

वर्ष 2003-04 1.02 करोड़ रुपए

वर्ष 2004-05 1.02 करोड़ रुपए

- (ii) दोनों वर्षों के लिए विदेशगामी यानों के लिए दरों के 70% पर तटीय प्रशुल्क में अंतर बनाए रखने के कारण अतिरिक्त आय निम्न प्रकार है :-

वर्ष 2003-04 10.94 करोड़ रुपए

वर्ष 2004-05 12.36 करोड़ रुपए

(iii) वर्ष 2003–04 तथा 2004–05 के लिए यान प्रशुल्क का पूर्वानुमान निम्न प्रकार है :-

	2003	2004
विदेशगामी	2935	3111
तटीय	2215	2347
जोड़	5150	5458

ख. अन्य सूचना

(i) संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज की प्रचालन लागत

वर्ष 2003–04 के लिए वास्तविक वेतन तथा मजूरी 12.72 करोड़ रुपए

अनुमानित वेतन तथा मजूरी 2003–04 2004–05

13.51 करोड़ रुपए 14.35 करोड़ रुपए

कर्मकारों द्वारा अनुसरण किए जा रहे प्रतिबंधात्मक व्यवहारों को समाप्त करने के उद्देश्य से, साप्ताहिक अवकाश के दिन कर्षनाव को काम पर लगाने, पूर्ण स्टाफ की प्रतीक्षा किए बिना पत्तन प्रचालन के किसी भी क्षेत्र में कर्षनावों का उपयोग करने तथा पारी परिवर्तन तथा यान के डाऊन टाईम में विलम्ब का परिहार करने की व्यवस्था की गई है। कर्षनावों की उपलब्धता में और वृद्धि करने के लिए, एमबीपीटी ने प्रतिदिन प्रति कर्षनाव 1,19,015 रुपए पर दो 45 बीपी बंदरगाह कर्षनावों को किराए पर लिया है। मानवशक्ति पैमाने के यौकितकीकरण के मुद्दे को राष्ट्रीय न्यायाधिकरण को संदर्भित किया है तथा इसका निर्णय प्रतीक्षित है।

(ii) क्रेनों का उपयोग

घाट क्रेनों का निम्न उपयोग निम्न कारणों से है :-

(क) घटता हुआ यातायात।

(ख) 3 टन एवं 6 टन की विद्यमान घाट क्रेन क्षमता की तुलना में औसत यूनिट भार बढ़कर 6 टन से अधिक हो गया है।

(ग) पत्तन पर रुकने वाले अनेक यान स्वयं अपने ऑन बोर्ड उपकरण से प्रचालन करते हैं।

(घ) घाट क्रेनें अत्यंत पुरानी हो गई हैं।

(iii) गोदी भाड़ा प्रभार

(क) प्रिंसेस एवं विकटोरिया गोदियों पर किन्हीं घाट क्रेनों की व्यवस्था नहीं है। जहां तक इंदिरा डॉक का संबंध है, गोदी संख्या 1 से 6 आईडी पर कोई घाट क्रेनों की व्यवस्था की गई है, जिन्हें आवश्यकता के आधार पर एक संलग्न गोदी से दूसरी गोदी को अंतरित किया जा सकता है। बीपीएस गोदी के लिए घाट क्रेन की व्यवस्था नहीं है, बल्कि इसके लिए कंटेनर प्रहस्तन क्वेसाइड गैन्टरी क्रेन (क्यूजीसी) की व्यवस्था की गई है।

(ख) इस संबंध में पहले ही तर्कपूर्ण औचित्य दिए जा चुके हैं कि मुंबई पत्तन में विभिन्न गोदियों में प्रदत्त सुविधाओं तथा सेवाओं के समनुरूप परिवर्ती गोदी भाड़ा प्रभारों की व्यवस्था क्यों नहीं की जा सकती। पिछले कुछ वर्षों से गोदियों में लंगर डालने तथा नौबंध की सेवा घाटे में चल रही है। इस सेवा के लिए वर्ष 2002–03 के लागत विवरण में 89% का घाटा दर्शाया गया है, जब नियोजित पूँजी पर प्रतिफल को ध्यान में लिए बिना कुल लागत के साथ प्राप्तियों की तुलना की जाती है। मात्र न्यूनतम लागत की वसूली भी इस सेवा से नहीं होती। इस भारी घाटे के कारण क्रेन-रहित गोदियों के लिए दरों को घटाना अथवा क्रेनयुक्त/क्रेन

रहित गोदियों के लिए परिवर्ती गोदी भाड़े रखना परामर्शनीय नहीं है। क्रेन युक्त तथा क्रेन रहित गोदियों के संबंध में अपेक्षाकृत कम दर के निर्धारण करने अथवा छूट प्रदान करने के संबंध में तभी विचार किया जा सकता है, यदि वसूली की वर्तमान दर सेवा की लागत के पूर्णांग वसूल करने के लिए पर्याप्त हो।

(ग) बीपीएक्स गोदी कंटेनर प्रहस्तन के लिए आरक्षित है, जो समुद्र में खुलती है। ऐसा होने के कारण इस गोदी में औसत गाद इंदिरा डॉक बेसिन में अन्य गोदियों की तुलना में कहीं अधिक है। परिणामस्वरूप, इस गोदी में निर्कर्षण अनुरक्षण संबंधी व्यय का प्रभाव अन्य गोदियों की तुलना में कहीं अधिक है। यह गोदी समुद्री यानों के लिए खुली होने के कारण, इस गोदी पर लंगर डालने/लंगर हटाने की गतिविधि पर इंदिरा डॉक बेसिन में अन्य गोदियों में लंगर डालने वाले यानों की तुलना में कम समय व्यय किया जाना अपेक्षित है। विगत में, इन सभी बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए, इस गोदी के अधिमोग के लिए गोदी भाड़ा प्रभार अन्य गोदियों के लिए निर्धारित दरों से अपेक्षाकृत उच्च दर पर निर्धारित किए गए थे। तथापि, पत्तन प्रशुल्क यौवितकीकरण के लिए वर्ष 1985 में मंत्रालय द्वारा गठित अधिकार प्राप्त समिति द्वारा जारी निदेशों के अनुसार, 5 मई, 1988 से एकसमान गोदी भाड़ा प्रभार निर्धारित किए गए। बीपीएक्स में व्यवस्था किए गए घाट क्रेन विशिष्टीकृत तथा पूँजी गहन उपकरण हैं तथा अन्य गोदियों पर क्रेन कम महंगे हैं। अतः जहाजी घाट क्रेनों के उपयोग के लिए अब प्रभारों की पृथक वसूली की जाती है।

(iv) प्रस्ताव की तिथि अर्थात् 8.10.2000 को विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 48.03 रुपए थी। 19 नवम्बर, 2003 को विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 45.24 रुपए थी। यह दर्शाता है कि हमारे प्रस्ताव की तिथि से अमरीकी डॉलर में 6% का मूल्यह्रास हुआ है।

6.5 दि मुंबई शिप टू शोर लांच ऑनर्स एसोसिएशन ने जल संवहन हेतु एमबीपीटी द्वारा उद्ग्रहण किए गए लाइसेंस शुल्क के मामले में एमबीपीटी तथा अन्यों के विरुद्ध वर्ष 2003 में माननीय मुंबई उच्च न्यायालय के समक्ष एक रिट याचिका दायर की। नौवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने दिनांक 3 अक्टूबर, 2003 के पत्र संख्या पीआर-14019/32/2003—पीजी के तहत हमें सूचित किया कि उच्च न्यायालय ने याचिका दाताओं को एमपीटी अधिनियम की धारा 54 के प्रावधान के तहत आवश्यक राहत हेतु केन्द्र सरकार से संपर्क करने का निदेश दिया तथा तदनुसार एमएसएसएलओ ने टीएएमपी के दिनांक 14 फरवरी, 2001 के आदेश को आशोधित या रद्द करने के लिए केन्द्र सरकार को अम्यावेदन किया है। नौवहन मंत्रालय ने इस मुद्दे पर इस प्राधिकरण की टिप्पणियां मांगी हैं। इस संबंध में अभिलेख में उपलब्ध समस्त तथ्यात्मक सूचना हमने अपने दिनांक 31 अक्टूबर, 2003 के पत्र के तहत प्रस्तुत कर दी हैं।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त अन्युक्तियों के उद्वरण तथा संबंधित पक्षकारों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाईट www.tariffauthority.org, पर भी उपलब्ध हैं।

8. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) यह प्रस्ताव मुख्यतया पोत-संबद्ध प्रभारों तथा चिपिंग एवं पेटिंग श्रमिकों की आपूर्ति हेतु दर के संशोधन तथा कुछ सीमा तक उसके यौवितकीकरण के लिए है। यह मुंबई पत्तन न्यास से एक अन्य आंशिक संशोधन प्रस्ताव है, यद्यपि इस प्राधिकरण ने मुंबई पत्तन न्यास में पत्तन देयताओं के संशोधन के संबंध में अपने दिनांक 5 नवम्बर, 2001 के आदेश में मुंबई पत्तन न्यास को अपनी सभी गतिविधियों के लिए अपनी दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने हेतु अपना प्रस्ताव तैयार करने की विशिष्ट रूप से सलाह दी थी। वस्तुतः मुंबई पत्तन न्यास ने तदनंतर भी अपने दिनांक 4 जनवरी, 2002 के पत्र के तहत आश्वासन दिया था कि पत्तन द्वारा प्रदत्त की जा रही सभी सेवाओं के लिए दरों के मान की समीक्षा हेतु एक व्यापक प्रस्ताव फरवरी, 2002 के दूसरे सप्ताह तक प्रस्तुत कर दिया जाएगा। अपने पूर्व निर्णय में परिवर्तन करते हुए, मुंबई पत्तन न्यास ने अब इस आधार पर केवल उन सेवाओं के लिए प्रस्ताव तैयार करने का निर्णय किया है, जिनके घाटे में चलने की सूचना है कि विगत हाल में ही संशोधन की गई दरों की समीक्षा करना इस समय आवश्यक नहीं है। मुंबई पत्तन न्यास का यह दृष्टिकोण तर्कसंगत नहीं लगता। प्रथमतः यह समझ लेना चाहिए कि यह आवश्यक नहीं है कि दरों के मान की व्यापक समीक्षा का परिणाम समस्त

प्रशुल्क का ऊर्ध्वमुखी संशोधन ही हो । दूसरे, एक व्यापक प्रस्ताव हमें एक ही बार में संशोधन के संपूर्ण प्रभाव का आकलन करने का अवसर देता है । जैसाकि तेल उद्योग ने संकेत किया है, पत्तन द्वारा अनुसरण किया जा रहा आंशिक संशोधन दृष्टिकोण पत्तन प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से लागत कारकों में बारम्बार परिवर्तन को जन्म देता है । इसके अतिरिक्त, एक व्यापक प्रस्ताव व्यवसाय माहौल में परिवर्तनों के आधार पर प्रशुल्क स्तरों को समंजित करने के लिए पत्तन को एक आधार प्रदान करने के अतिरिक्त विभिन्न गतिविधियों के बीच लागत आवंटन की अतिव्याप्ति का निवारण भी करता है । संयोगवश, मुंबई पत्तन न्यास को छोड़कर सभी प्रमुख पत्तन न्यासों ने विगत छः वर्षों में इस प्राधिकरण द्वारा अपने संबंधित दरों के मान की समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं । मुंबई पत्तन न्यास द्वारा ऐसी व्यापक कार्रवाई न करने का कोई कारण नहीं है । यह बेहतर होगा, यदि अब भी मुंबई पत्तन न्यास कोई और आंशिक संशोधन प्रस्ताव किए बिना इस दिशा में कार्रवाई आरंभ करे ।

- (ii) मानसा तथा कुछ अन्य प्रयोक्ताओं ने कुछ प्रशुल्क मर्दों के डॉलर मूल्यवर्ग तथा अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय मुद्रा के मूल्यहास के कारण स्वतः संशोधन के प्रभाव के संदर्भ दिए हैं । लागत विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मर्दों में से सृजित आय का उस समय प्रवृत्त सादृश विनियम दर का अनुप्रयोग करने के पश्चात भारतीय रूपए में आकलन किया जाता है । जैसाकि मुंबई पत्तन न्यास द्वारा निर्दिष्ट किया गया है, प्रमात्राओं में गिरावट के कारण लागत वृद्धि के साथ-साथ मुद्रास्फीति के कारण हुई लागत वृद्धि भी प्रासंगिक है ।
- (iii) तटीय यानों के लिए दरों के पुनः विवरण के संबंध में, मुंबई पत्तन न्यास ने पुनः विवरण के कारण किसी भी वृद्धि को 100% तक सीमित करने का प्रस्ताव किया है । पत्तन ने यह अवलोकन भी किया है कि विदेशगामी यानों की दरों के 70% पर तटीय यानों की दर निर्धारण हेतु सरकार ने कोई निर्णय नहीं किया है । प्रयोक्ताओं ने 100% के प्रस्तावित स्तर पर तटीय यान दरों में वृद्धि को परिसीमित करने पर भी आपत्ति उठाई है । यह उल्लेखनीय है कि तटीय यानों के लिए रिआयती दरों का निर्धारण करने के मुद्दे की शुरूआत इस प्राधिकरण द्वारा स्वयं नहीं की गई थी । 1984 में नौवहन मंत्रालय द्वारा गठित निर्देशन दल की सिफारिशों के आधार पर प्रमुख पत्तन विदेशगामी यानों की तुलना में तटीय यानों को रिआयती प्रशुल्क अनुज्ञाये कर रहे थे । विभिन्न पत्तनों पर प्रशुल्क की विनियामक समीक्षा के दौरान इस प्राधिकरण की जानकारी में यह आया है कि विदेशगामी यानों तथा तटीय यानों के बीच दर परिवर्ती निर्देशन दल द्वारा अनुशासित स्तर से कहीं अधिक है । अतः प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय किया गया कि पिछले संशोधन के बाद से अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रूपए के मूल्यहास के कारण अधिक फैल चुके अंतर को प्रशुल्क संशोधन के समय 30% के स्तर पर बहाल किया जाए, ताकि वह निर्देशन दल की अनुशंसाओं के समनुरूप हो । यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों में प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के समय ऐसा समायोजन तथा प्रशुल्क में ऐसे समायोजन के कारण अनुमानित अतिरिक्त आय का निर्धारण करता रहा है । यद्यपि, जहां भी संशोधन/समीक्षा एक लंबे समय के बाद की जा रही है, तटीय यानों की दरों के ऐसे पुनः विवरण से दरों में पर्याप्त वृद्धि विहित है तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा सभी अन्य पत्तनों पर इस विधि का एकसमान अनुप्रयोग किया गया है तथा मुंबई पत्तन न्यास के मामले में इस दृष्टिकोण से विषयन का कोई कारण प्रतीत नहीं होता । यह उल्लेखनीय है कि ऐसा पुनः विवरण यह सुनिश्चित करने के लिए अवश्य है कि नौवहन मंत्रालय द्वारा गठित निर्देशन दल द्वारा अनुशासित स्तर से अधिक भार विदेशगामी यानों पर न ढाला जाए तथा/अथवा अन्य सेवाओं के लिए दरों को इस कारण से घाटे को पूरा करने के लिए न बढ़ाया जाए ।

तथापि, मुंबई पत्तन न्यास का मानना है कि पी एवं वी गोदियों में अल्प-प्रयुक्ति सुविधाओं को आदर्शतः तटीय नौवहन के लिए उपलब्ध कराया जा सकता है तथा तटीय यान दरों में अत्यधिक वृद्धि से यह प्रयोजन पूरा नहीं होगा । यह उल्लेखनीय है कि सभी प्रमुख पत्तन न्यासों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें सरकार की नीति के अनुरूप केवल उच्चतर सीमा स्तर की हैं तथा पत्तन न्यास को, यदि वह चाहे, अपेक्षाकृत निम्न दर पर प्रचालन करने की छूट प्राप्त है । इस उपलब्ध नम्यता के कारण, मुंबई पत्तन न्यास अपने विवेकाधिकार से तटीय यानों के पुनः विवरण के अधिकतम अनुज्ञाय सीमा तक राजस्व प्रभाव का आकलन किया है तथा इसीलिए दरों के मान में तटीय यानों के लिए यूनिट दरों का उस स्तर पर भी निर्धारण किया है ।

तदनुसार, विदेशगामी यानों के लिए दरों के 70% पर तटीय यान दरों में अंतर का अनुरक्षण करने के कारण मुंबई पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2003–04 के 10.94 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2004–05 के लिए 12.36 करोड़ रुपए की यथानुमानित आय का लागत विवरण में आकलन कर लिया गया है।

- (iv) मुद्रास्फीति की मौजूदा प्रवृत्ति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों के हाल ही में निर्णीत प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों में 6% की वार्षिक वृद्धि अनुज्ञेय कर रहा है। इस मामले में भी व्यय के अनुमान को तदनुसार संतुलित किया गया है।
 - (v) मानसा ने प्रशुल्क में अंतःनिर्मित आधिकरण कर्मचारीवृन्द लागत पर टिप्पणी की है। जबकि, यह प्राधिकरण पत्तन न्यासों में श्रम मुददों से जुड़ी जमीनी वास्तविकताओं को मान्य करता रहा है, इसका साँदेव यह तर्क रहा है कि अधिशेष श्रमिक लागत का विस्तार पत्तन की सभी गतिविधियों में किया जाना चाहिए। ऐसा करने के लिए अधिशेष श्रमिक स्थिति का एक विश्लेषण तथा पत्तन की सभी गतिविधियों को शामिल करते हुए एक व्यापक प्रस्ताव आवश्यक है। इस मामले में दोनों ही बातें नहीं हैं। तथापि, मुंबई पत्तन न्यास ने निर्दिष्ट किया है कि इसने कर्मचारियों द्वारा अनुसरित प्रतिबंधात्मक व्यवहारों को समाप्त करने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं। फिर भी, श्रमिक व्यवस्था मानों से जुड़ा मुददा इस प्रयोजनार्थ गठित राष्ट्रीय न्यायाधिकरण के विचाराधीन है।
 - (vi) वर्ष 2001–02 के लिए मुंबई पत्तन न्यास के प्रशासन प्रतिवेदन में प्रस्तुत कार्गो संचालन उपकरण के उपयोग के ब्यौरे दर्शाते हैं कि घाट क्रेनों का उपयोग लगभग 20% किया जाता है। 51 वैद्युत घाट क्रेनों के उपलब्ध बेड़े की तुलना में आपूर्ति की जाने वाली घाट क्रेनों की अधिकतम संख्या प्रथम और दूसरी पारियों में 17 तथा तीसरी पारी में 9 है। पत्तन ने घाट क्रेनों के निम्न उपयोग का कारण विगत कुछ वर्षों में यातायात की सामान्यतः गिरती प्रवृत्ति को बताया है। इसके अतिरिक्त, औसत यूनिट भार में वृद्धि के कारण जहाज 3 तथा 6 टन की क्षमता वाली घाट क्रेनों का प्रयोग नहीं करते तथा अधिमानतः अपने स्थग्य के ऑन-बोर्ड उपकरण के साथ प्रचालन करते हैं। नौवहन में प्रौद्योगिकीय परिवर्तनों को देखते हुए, पत्तन को अपेक्षाकृत निम्न क्षमता वाली घाट क्रेनों की उच्च बेड़ा क्षमता के अनुरक्षण की आवश्यकता की समीक्षा उनपर उपगत लागत को कम करने के मद्देनजर करनी चाहिए। वर्ष 2003–04 तथा 2004–05 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय संबंधित वर्षों के लिए प्रचालनात्मक लागतों का लगभग 34% है। लागत-दक्ष प्रचालन उपलब्ध कराने के लिए उपरिव्ययों में कटौती की जानी आवश्यक है।
 - (vii) पत्तन ने कार्यशील पूंजी का अनुमान लगाते समय चालू परिसंपत्तियों के भाग के रूप में उपर्जित ब्याज, गृह निर्माण अग्रिम तथा बीड़ीएलबी को अग्रिम शामिल किए हैं। निवेशों तथा गृह निर्माण अग्रिम पर ब्याज आय को प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में विचार में नहीं लिया जाता। बीड़ीएलबी को अग्रिम राजस्व प्रारक्षित राशि में बचे शेष से दिए गए हैं। अतः कार्यशील पूंजी का परिकलन करने के लिए ये मर्दे चालू परिसंपत्तियों का भाग नहीं होनी चाहिए। यदि इन मर्दों को निकाल दिया जाए तो कार्यशील पूंजी अनुमान एक ऋणात्मक आंकड़ा होगा। तथापि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसे 'शून्य' माना गया है।
 - (viii) मानसा द्वारा उठाई गई आपत्तियों में से एक आपत्ति मुंबई पत्तन न्यास द्वारा किसी भी सेवा तथा सुविधा में सुधार करने के लिए कोई निवेश न करने के बारे में है। तथापि, मुंबई पत्तन न्यास ने निर्दिष्ट किया है कि इसने यातायात प्रबंधन प्रणाली संस्थापित करने के अलावा दक्ष सेवाएं प्रदान करने के लिए हाल ही में 45 बीपी की नई कर्षनावों का अधिग्रहण किया है तथा साथ ही निजी कर्षनावें भी नियोजित की हैं। पत्तन ने टर्न अराऊँड समय, पूर्व-लंगर संरोध तथा पारी उत्पादन में किए गए विभिन्न सुधार भी निर्दिष्ट किए हैं।
- पत्तन ने यह पुष्टि की है कि पूर्णतः मूल्यांकन/आरंभ न की गई/निपटाई गई परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी से निकाल दिया गया है। इसने आगे पुष्टि की है कि स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति से संबंधित एकवार्गी भुगतान को अनुमानों में शामिल नहीं किया गया है। पत्तन ने वर्ष 2004–05 में 215 करोड़ रुपए के अतिरिक्त निवेश का अनुमान लगाया है, परंतु यह कहा है कि उन सेवाओं में किसी अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव नहीं है, जिनके लिए प्रशुल्क संशोधन इस समय विचाराधीन है। तथापि, पत्तन ने प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश के कारण होने वाले प्रत्याशित निष्पादन सुधार अथवा दक्षता वृद्धि का विशिष्ट रूप से ब्यौरा नहीं दिया है।
- पत्तन के लिए समग्र रूप से निर्दिष्ट परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक का मूल्य विभिन्न मुख्य गतिविधियों के तहत दर्शाए गए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉकों के औसत से मेल नहीं खाता। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तुत मिलान विवरण

में यह निर्दिष्ट किया गया है कि प्रबंधन एवं प्रशासनिक काम से संबंधित परिसंपत्तियों को संबंधित मुख्य गतिविधियों में संविभाजित नहीं किया गया है, बल्कि उन्हें पत्तन के लिए समग्र रूप से तैयार किए गए विवरण में शामिल किया गया है। इस विश्लेषण में कोई संशोधन किए बिना पत्तन द्वारा सूचित स्थिति पर विचार किया गया है।

- (ix) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अध्याधीन, वित्तीय लागत विवरणों में संशोधन किया गया है। अशोधित लागत विवरण अनुबंध-I (क) से (ड) के रूप में संलग्न हैं। वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 के लिए वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की स्थिति का सारांश नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किया गया है:-

क्रम सं.	गतिविधियां	आरओसीई के पश्चात अधिशेष/घाटा 2003-04	प्रचालनात्मक आय के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा (करोड़ रूपए)	आरओसीई के पश्चात अधिशेष/घाटा 2004-05 (करोड़ रूपए)	प्रचालनात्मक आय की प्रतिशतता
1.	समग्र पत्तन	(-) 313.14	(-) 67.04	(-) 365.24	(-) 76.04
2.	पोत संबद्ध प्रभार (केवल नीचे उल्लिखित तीन उप-गतिविधियों के संबंध में)	(-) 67.22	(-) 56.60	(-) 67.14	(-) 54.00
	(क) निर्यात	(-) 21.44	(-) 43.21	(-) 19.22	(-) 36.10
	(ख) पत्तन देयताएं	(+) 12.83	(+) 42.89	(+) 13.95	(+) 43.80
	(ग) गोदी भाड़ा	(-) 58.62	(-) 149.50	(-) 61.87	(-) 157.80

- (x) वर्तमान में प्रमुख पत्तन न्यासों के मामले में नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य अधिकतम अनुज्ञेय प्रतिफल में व्याज दर, जिसपर पत्तन न्यासों को भारत सरकार के ऋण उपलब्ध है, जमा दोनों अधिदेशात्मक निधियों को 3% शामिल हैं। चूंकि, प्रमुख पत्तन न्यासों को सरकार द्वारा उपलब्ध ऋण की उधार दर इस वर्ष से संशोधित कर 11.5% कर दी गई है, लागत विवरण में पत्तन द्वारा आकलित 18.5% की तुलना में नियोजित पूंजी पर अनुज्ञेय प्रतिफल में 17.5% है। तदनुसार, लागत विवरण में आवश्यक संशोधन कर दिए गए हैं।

पत्तन ने निर्दिष्ट किया है कि 30.5 मीट्रिक टन की आकलित क्षमता की तुलना में संचालित किए जाने वाला अनुमानित कार्गो यातायात वर्ष 2003-04 के लिए 28 मीट्रिक टन तथा वर्ष 2004-05 के लिए 29.5 मीट्रिक टन है। तदनुसार, क्षमता उपयोग वर्ष 2003-04 के लिए 91.80% तथा वर्ष 2004-05 के लिए 96.72% बनता है। क्षमता उपयोग कारक के संदर्भ में 17.5% के पूंजी पर अधिकतम अनुज्ञेय प्रतिफल को संतुलित कर दिया गया है, जैसाकि सामान्यतः अन्य प्रशुल्क मामलों में किया गया है।

लागत विवरण में आवश्यक संशोधन यह सुनिश्चित करने के लिए किए गए हैं कि ऋणों पर व्याज को आरओसीई के भाग के रूप में लेखा तथा व्यय की पृथक मद के रूप में दो बार न गिना जाए।

- (xi) आरंभिक प्रस्ताव के पश्चात तथा इस मामले में संयुक्त सुनवाई समाप्त होने के पश्चात भी, मुंबई पत्तन न्यास ने अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रूपए की मूल्य वृद्धि के कारण आय में कटौती के परिणामस्वरूप निर्यात प्रभारों तथा पत्तन देयताओं के मामले में आरंभिक प्रस्तावित दरों से कुल भिलाकर 6% की तथा गोदी भाड़ा प्रभारों में 3% की अतिरिक्त वृद्धि अनुज्ञेय करने का अनुरोध किया है। पत्तन ने निर्दिष्ट किया है कि इसके अनुमान एक अमरीकी डॉलर समतुल्य 48.03 रूपए की विनिमय दर पर आधारित थे, जबकि डॉलर के मूल्य में हास हो गया है तथा वर्तमान विनिमय दर एक अमरीकी डॉलर = 45.24 रूपए के आसपास है। इसने आगे विनिमय दर में उत्तर-चढ़ाव के कारण टॉवेज एवं पायलिटिज प्रभारों तथा पत्तन देयताओं के लगभग 3 करोड़ रूपए के अनुमानित वित्तीय प्रभाव का प्रमाणात्मक आकलन किया है। हमारे द्वारा तैयार आशोधित लागत विवरण में इस प्रभाव को यथोच्च

रूपुँ से ध्यान में रखा गया है। पायलिटिज तथा पत्तन देयताओं की संबंधित गतिविधियों की प्रचालनात्मक आय की तुलना में राजस्व में 3 करोड़ रुपए की कटौती लगभग 3% है, जो दरों में ऑरंग में प्रस्तावित वृद्धि के अलावा अनुज्ञेय की जाती है।

गोदी भाड़े के मामले में, पत्तन ने 1.6.03 से प्रति घंटा दरों की शुरुआत के परिणामस्वरूप दरों में समायोजन करने के लिए तदनंतर एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव पर एक पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में अलग से कार्रवाई की जा रही है। चूंकि, गोदी भाड़े की इकाई दर में वृद्धि से जुड़ा प्रश्न उस कार्यवाही के भाग के रूप में संबंधित है, जहाँ अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए की मूल्यवृद्धि के कारण केवल घटे हुए राजस्व की क्षतिपूर्ति के लिए आधार दरों में कोई वृद्धि अनुज्ञेय करना प्रासंगिक नहीं है।

- (xii) प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों तथा पेंशन/उपदान/पीएलआर सहित चिप्पिंग एवं पेटिंग श्रम की कुल लागत एक वर्ष में कुल 43781 श्रम पारियों के लिए 406.97 लाख रुपए प्रति वर्ष सूचित की गई है। इसमें प्रति श्रम पारी लागत 930/-रुपए बैठती है। पत्तन का प्रस्ताव प्रति श्रमिक प्रति पारी 525/-रुपए की विद्यमान दर को संशोधित कर प्रति श्रमिक प्रति पारी 630/-रुपए करने का प्रस्ताव है। इसके अशिरिका, वास्तविक समायोपरि प्रभार भी वसूल किए जाने हैं।

सूचित लागत स्थिति के मददेनजर, इस प्राधिकरण को मुंबई पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित दर को अनुमोदित करने में कोई संकोच नहीं है। यह सत्य है कि चिप्पिंग एवं पेटिंग नियोजन संघ ने 1998 में मुंबई पत्तन न्यास द्वारा तब नियत 525/-रुपए की दरों के विरुद्ध माननीय मुंबई उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की थी। मुंबई पत्तन न्यास ने सूचित किया है कि माननीय उच्च न्यायालय ने कोई संशोधन करने से पत्तन को रोकते हुए इस मामले में कोई अंतरिम आदेश पारित नहीं किया है। चिप्पिंग एवं पेटिंग नियोजन संघ ने भी उच्च न्यायालय द्वारा पारित किसी आदेश की सूचना नहीं दी है। ऐसा होने के कारण, लागत स्थिति के आधार पर मुंबई पत्तन न्यास द्वारा मांग की गई प्रस्तावित दर वृद्धि से मात्र इसलिए इकार नहीं किया जा सकता कि संबंधित प्रयोक्ताओं ने उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की है। प्रचुर साक्षात्कारों के रूप में, मुंबई पत्तन न्यास 525/-रुपए की भी जुड़ा दर के संशोधन के संबंध में उच्च न्यायालय को सूचित करने की कार्रवाई कर सकता है तथा माननीय उच्च न्यायालय की अनुमति से संशोधित दरों कियान्वित कर सकता है।

- (xiii) पत्तन तथा पोत-संबद्ध गतिविधि के लिए वर्ष 2003-04 तथा 2004-05 की समग्र वित्तीय स्थिति घटे प्रकट करती है। इस स्थिति के मददेनजर लागत दृष्टिकोण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर संशोधन न्यायोनित है। पोत-संबद्ध गतिविधि के भीतर पत्तन की सफाई व्यवस्था अधिकारी दर्शती है। प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को न्यूनतम रखने के उद्देश्य से पत्तन ने समस्त उपलब्ध चार्जिंग शेत्रों में वृद्धि की प्रमाणाकारी क्षितिरित करने के लिए पत्तन शुल्क दरों में भी संशोधन का प्रस्ताव किया है। चूंकि, पोत-संबद्ध प्रभारों की मदों में वृद्धि का भार पत्तन में आने वाले पोतों पर पड़ता है, मुंबई पत्तन न्यास द्वारा यथा प्रस्तावित पत्तन शुल्कों को संशोधित करने में कोई आपत्ति नहीं होगी, क्षिवाए साझा दैनन्दिन के जरिए अन्य पत्तनों को जाने वाले पोतों के मामले में, जिसके लिए कारण विश्लेषण के आगामी मार्ग में स्वैच्छिक किए गए हैं।

एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित तथा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में वृद्धि नीचे दी गई है :-

क्रम सं०	एमबीपीटी का प्रस्ताव	टीएमपी द्वारा अनुमोदित
I.	अपतटीय आपूर्ति यानों के लिए गोदी भाड़ा	13%
II.	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज	25% + 6%
III.	पत्तन देयताएं	15% + 6%

- (xiv) पत्तन शुल्कों में प्रस्तावित वृद्धि जेएनपीटी को तथा धर्मतार के छोटे पत्तन को जाने वाले यानों को भी प्रभावित करेगी, जिनके उम्हें एमबीपीटी सीधार्तों के भीतर आने वाले साझा प्रवेश दैनन्दिन से गुजरना पड़ता है। वर्तमान में ये वान एमबीटी की धारा 50 रु., जिसका पाठ जीवे दिए अनुसार है, में निर्धारित पत्तन शुल्क का 67% जदा करते हैं।

"50 ख : किसी कार्गों का अवतारण या लदान न करने वाले यानों के पत्तन शुल्क :— जब कोई यान पत्तन में प्रवेश करता है, उसमें किसी कार्गों या यात्रियों का अवतारण या लदान नहीं किया जाता (सिवाए नौभार को खाली करने या भरने के जैसाकि मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो), उस पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर पर पत्तन शुल्क प्रभारित किया जाएगा तथा वह उस दर के आधे से अधिक नहीं होगा, जो उसपर अन्यथा प्रभार्य होता है।"

पत्तन देयताओं के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा 5 नवम्बर, 2001 को पारित आदेश में ऐसे यानों द्वारा एमबीपीटी प्रशुल्क पर 50% पत्तन शुल्क अदा करने के मुद्दे का व्यापक विश्लेषण किया गया है। यह सुझाव दिया गया कि साझे चैनल के प्रयोक्ताओं के लिए एक पृथक शुल्क का निर्धारण किया जाए, क्योंकि जेएनपीटी में आने वाले यानों द्वारा साझे प्रवेश चैनल का प्रयोग एक नियमित विशिष्टता होगा। वैकल्पिक रूप से, इस प्राधिकरण द्वारा यह सलाह भी दी गई थी कि ऐसे व्यय को पत्तन शुल्क के उद्ग्रहण के जरिए शामिल करने के बजाए एमबीपीटी साझे प्रयोक्ता चैनल पर उपगत व्यय की प्रतिपूर्ति की मांग जेएनपीटी से कर सकता है। यह उल्लेखनीय है कि साझा प्रयोक्ता चैनल का प्रयोग करने के लिए अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया से संबद्ध एक पृथक करार पर एमबीपीटी एवं जेएनपीटी के बीच 1989 में हस्ताक्षर किए गए थे तथा इस करार के अनुच्छेद 18 में यह व्यवस्था की गई है कि क्रियान्वयन में पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात इसकी समीक्षा की जाए। 14 वर्षों तथा जेएनपीटी में यातायात/गतिविधियों की प्रमात्राओं में पर्याप्त वृद्धि प्राप्त करने के पश्चात भी इस करार की अभी तक समीक्षा नहीं की गई है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत और दर्शाते हैं कि कि जेएनपीटी जाने वाले यानों के पत्तन शुल्कों से आय के लगभग 13.32 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जो साझा चैनल के अनुरक्षण की 15.89 करोड़ रुपए की वार्षिक लागत की तुलना में है। यदि इस तथ्य के बावजूद कि पत्तन में सफाई व्यवस्था क्रियाकलापों में राजस्व अधिशेष है, एमबीपीटी द्वारा पत्तन शुल्क दरों यथा प्रस्तावित ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया जाता है, तो भी किसी अन्य पत्तन को जाने वाले यानों, जो एमबीपीटी की पायलिटिज तथा गोदी सेवाओं का उपयोग नहीं करते, द्वारा एमबीपीटी के पायलिटिज एवं बर्थिंग क्रियाकलापों में घाटे को कम करने हेतु अधिक अंशादान की अपेक्षा करने का कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता।

यह मानना होगा कि एमपीटी अधिनियम की धारा 50 ख में विनिर्दिष्ट मामलों में अधिकतम सीमा के रूप में 50% पर पत्तन शुल्कों का उद्ग्रहण निर्धारित किया गया है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि एमबीपीटी में पत्तन को अन्य पोत-संबद्ध गतिविधियों में घाटे को कम करने के लिए अनुमोदित पत्तन शुल्क वृद्धि का भार एमबीपीटी की सीमा में प्रवेश करने वाले, किंतु किसी अन्य पत्तन में कार्गों संवहन प्रवालन करने वाले यानों पर न डाला जाए, ऐसे मामलों में एक राजस्व तटस्थ स्थिति का अनुरक्षण करने के लिए ऐसे यानों द्वारा संदेय विद्यमान 50% पत्तन शुल्कों को घटाकर ऐसे मामलों में पत्तन शुल्कों का 42.50% करना आवश्यक होगा।

(xv) मौजूदा दरों के बान में विदेशगामी यानों के मामले में माह में एक बार पत्तन शुल्कों के उद्ग्रहण का प्रावधान किया गया है। पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह यूनिट दरों में समुचित समायोजनों के साथ अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में समान प्रावधानों के अनुरूप प्रति प्रविष्टि आधार पर पत्तन शुल्कों के उद्ग्रहण की बारम्बारता में परिवर्तन करने पर विचार करे। पत्तन यूनिट दर में परिवर्तन किए बिना उद्ग्रहण के आधार को प्रति प्रविष्टि में परिवर्तित करने पर सहमत हो गया तै, क्योंकि पत्तन में माह में एक बार से अधिक प्रवेश करने वाले यानों की संख्या बहुत अधिक नहीं है। संयोगवश, नवम्बर, 2001 में पत्तन शुल्कों के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव को क्रियान्वित करते समय भी इस प्राधिकरण द्वारा समान सलाह दी गई थी तथा एमबीपीटी द्वारा यहीं उत्तर दिया गया था। प्रभारण के आधार के रूपांतरण के प्रभाव का विश्लेषण करने के लिए पत्तन द्वारा समर्थक डाटा प्रस्तुत किए जाने के अभाव में इस प्राधिकरण ने प्रभारण विधि में कोई परिवर्तन करने की अनुमति नहीं दी है। यहीं स्थिति अब भी लागू है।

(xvi) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, मुंबई, पत्तन न्यास ने प्रति घंटा के हिसाब से गोदी भाड़ा प्रभारों की शुरूआत के कारण राजस्व में गिरावट को संतुलित करने के लिए सूचित रूप से गोदी भाड़ा प्रभारों के समायोजन के लिए एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव में पत्तन ने केवल मौजूदा गोदी भाड़ा प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने तथा अपतटीय आपूर्ति यानों तथा पत्तन के कार्गों के संवहन में न लगे हुए यानों के लिए प्रभारों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन का प्रस्ताव किया है। जैसाकि मुंबई पत्तन न्यास द्वारा मानसा की एक अभ्युक्ति के उत्तर में निर्दिष्ट किया गया

है, वर्तमान प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा सभी प्रभुत्व पत्तनों पर एक समान प्रति घटा गोदी भाड़ा प्रभारों का आदेश दिए जाने से पूर्व प्रस्तुत किया गया था। चूंकि, प्रति घटा गोदी भाड़ा प्रभारों की पहले ही शुरूआत की जा चुकी है, गोदी भाड़ा प्रभारों की संशोधित अनुसूची का निर्धारण अब प्रति घटा दरों पर किया गया है।

मौजूदा व्यवस्था में मुंबई पत्तन न्यास की बंदरगाहों में सभी गोदियों पर समान संयुक्त गोदी भाड़ा प्रभारों का उद्ग्रहण किया जाता है। इस प्राधिकरण ने पहले ही एमबीपीटी को विभिन्न गोदियों के लिए ऐसी गोदियों में प्रदत्त सुविधाओं/दी गई सेवाओं के आधार पर गोदी भाड़ा प्रभारों का निर्धारण करने की सलाह दी है। इसका यह अर्थ नहीं है कि अलग-अलग गोदियों में पृथक-पृथक गोदी भाड़ा प्रभार होंगे। परिकल्पना उपलब्ध सुविधाओं के आधार पर गोदियों को समूहबद्ध करने की है। यह सत्य है कि मुंबई पत्तन न्यास की बंदरगाहों में गोदियां बहुप्रयोजन गोदियां हैं तथा परिवर्ती गोदी भाड़ा दरों का निर्धारण करने में मुंबई पत्तन न्यास द्वारा अभिव्यक्त समस्याएं यथार्थवादी प्रतीत होती हैं। इसके अतिरिक्त, किसी भी प्रयोक्ता ने मुंबई पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित विभिन्न गोदियों के लिए गोदी भाड़ा प्रभारों के यौकितकीकरण पर कोई गंभीर आपत्ति अभिव्यक्त नहीं की है। ऐसा होने के कारण, गोदियों के दो समूहों के लिए दो गोदी भाड़ा प्रभार रखने का मुंबई पत्तन न्यास का प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया गया है। संयोगवश, मुंबई पत्तन न्यास ने इदिशा गोदी समूह के लिए मौजूदा प्रभारों को जारी रखने तथा प्रिंसेस एवं विक्टोरिया गोदियों के लिए मौजूदा दरों को कम करने का प्रस्ताव किया है।

सामान्यतः, अन्य पत्तनों में क्रेन युक्त तथा क्रेन रहित गोदियों के लिए परिवर्ती गोदी भाड़ा प्रभार निर्धारित किए गए हैं। लंगर डालने तथा नौबंध गतिविधि द्वारा प्रकटित भारी लागत घाटे को देखते हुए ऐसी परिवर्ती दर न रखने के लिए मुंबई पत्तन न्यास द्वारा दिए गए कारण युकितसंगत प्रतीत होते हैं। चूंकि, वर्तमान गोदी भाड़ा प्रभारों में सेवाओं की लागत पूर्णतः पूरी नहीं होती, किसी क्रेन रहित गोदी के लिए किसी छूट का लाभ देना संगत नहीं है। फिर भी, प्रिंसेस एवं विक्टोरिया गोदियों के लिए, जहां किन्हीं घट क्रेनों की व्यवस्था नहीं की गई है, दरों का प्रस्ताव निम्नतर स्तर पर किया गया है। तथापि, अगले कदम के रूप में पत्तन उन गोदियों के लिए पृथक गोदी भाड़ा प्रभारों का निर्धारण करने का प्रयास कर सकता है, जहां क्रेन भाड़ा पृथक रूप से अथवा संचालन प्रभारों के भाग के रूप में लिया जाता है।

(xvii) चूंकि, लंगर डालने की सेवाएं घाटे में चल रही हैं, पत्तन अपतटीय आपूर्ति यानों को तथा पत्तन के कार्गो यातायात में सीधे अंशदान न देने वाले यानों को कोई रिआयतें नहीं देना चाहता। संबंधित गतिविधि में भारी लागत घाटे को देखते हुए पत्तन का यह तर्क अयुकितसंगत नहीं है। अतः अपतटीय आपूर्ति यानों तथा पत्तन के कार्गो संवहन में न लगे यानों के मामले में गोदी भाड़ा प्रभारों का 139% का प्रस्तावित ऊर्ध्वमुखी संशोधन अनुमोदित किया जाता है। फिर भी, सामान्य मामलों में भी तटीय यान दरों के पुनः विवरण के कारण वृद्धि लगभग इतनी ही होगी। पत्तन ने पुष्टि की है कि इस खाते में सृजित की जाने वाली अतिरिक्त आय को इसके लागत विवरण में यथेष्ट रूप से शामिल कर लिया गया है।

(xviii) गोदी भाड़ा प्रभारों के संदर्भ में, मानसा ने कतिपय आपत्तियां उठाई हैं तथा सुझाव दिए हैं। गोदी भाड़ा प्रभारित करने के लिए न्यूनतम जीआरटी को 300 से बढ़ा कर 1000 करने के प्रस्ताव के संबंध में मानसा द्वारा की गई टिप्पणी भ्रमित प्रतीत होती है, क्योंकि मुंबई पत्तन न्यास ने पुष्टि की है कि अब 15 वर्षों से अधिक के समय से न्यूनतम 1000 जीआरटी के लिए गोदी भाड़ा प्रभारित करने की प्रथा प्रचलित है तथा यह नए सिरे से शुरू किया जाने वाला नया प्रस्तावित प्रावधान नहीं है।

इस प्राधिकरण का यह एक सामान्य आदेश है कि यान द्वारा नौयात्रा के लिए अपनी तैयारी का संकेत दिए जाने के 4 घटे पश्चात गोदी भाड़ा बढ़ हो जाएगा। मानसा का अनुरोध यह है कि नौयात्रा के लिए ऐसे संकेत को स्वीकार करने के लिए मुंबई पत्तन न्यास का एक सक्षम अधिकारी दिन-रात उपलब्ध रहे। मानसा के इस सुझाव को क्रियान्वित करने में मुंबई पत्तन न्यास ने कोई विशिष्ट आपत्ति नहीं उठाई है। मुंबई पत्तन न्यास को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी गई है कि नौयात्रा के लिए यानों/एजेंटों के तैयारी संकेत को स्वीकार करने के लिए दिन-रात एक सक्षम अधिकारी तैनात हो। सूचित रूप से यह प्रक्रिया पहले ही जेएनपीटी में प्रचलित है।

यह एक सामान्य शर्त है कि जब कोई यान नौयात्रा की तैयारी का मिथ्या संकेत देता है तो दंड के रूप में एक दिन का गोदी भाड़ा उद्ग्रहित किया जाता है। यह शर्त देश के सभी प्रमुख पत्तन में प्रयोज्य है तथा मानसा द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार दंड को घटा कर 4 घंटे करने का प्रस्ताव मुंबई पत्तन न्यास के लिए कोई नवीन घटनाक्रम प्रतीत नहीं होता।

गोदी भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय—सीमा में ज्वारीय/मौसमी दशाओं इत्यादि के कारण यान की नौयात्रा में विलम्ब होना शामिल नहीं है। मानसा का सुझाव है कि ऐसा विलम्ब यान के नियंत्रण—बाह्य है तथा इसलिए गोदी भाड़े का उद्ग्रहण नहीं किया जाना चाहिए। प्राधिकरण ने सदैव यह माना है कि प्रयोक्ताओं को पत्तनों द्वारा किए गए/उनपर आरोप्य विलम्ब के लिए उत्तरदायी न ठहराया जाए। जबतक टॉवेज एवं पायलिटिज सेवाएं प्रदान करने में पत्तन द्वारा किए गए किसी विलम्ब के लिए प्रयोक्ता पर कोई भार पारित न करने के उद्देश्य से इस प्राधिकरण द्वारा गोदी भाड़े की समाप्ति के लिए एक समय—सीमा का निर्धारण किया गया था। ज्वार, मौसमी दशाओं इत्यादि के कारण नौयात्रा में विलम्ब किसी भी प्रकार से पत्तन पर आरोप्य नहीं है। अतः इस संबंध में मानसा का सुझाव स्वीकार्य नहीं है।

(xix) मानसा ने लंगर डालने के पश्चात कार्गो उतारने/प्राप्त करने वाले यानों से यान नौबंध के दौरान मुंबई पत्तन न्यास गोदी/बंडर में पुनः कार्गो उतारते समय माल उत्तराई शुल्क का उद्ग्रहण न करने का अनुरोध किया है। मुंबई पत्तन न्यास ने ऐसे यानों को माल उत्तराई शुल्कों के भुगतान से छूट देने का प्रावधान पहले ही शामिल किया हुआ है।

(xx) तेल उद्योग ने अभ्यावेदन दिया है कि पत्तन तेल टैंकरों के लिए प्रभारों में बार—बार संशोधन कर रहा है। पत्तन ने उत्तर दिया है कि जवाहर द्वीप तथा पीर पाऊ में सुविधाओं का पर्याप्त पूँजी लागतें सेर्वे और्धुनिकीकरण तथा ईज़ेलेयन किया गया है। पायर शुल्क तथा घाट शुल्क पीओएल में 2001 में क्रमशः 25% तथा 37% का संशोधन किया गया था, जब सेवाओं में लागत घाटा अपेक्षाकृत बहुत अधिक था। इस बार भी जवाहर द्वीप/पीर पाऊ जाने वाले यानों के लिए पायलिटिज/टॉवेज शुल्क में केवल 10% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है, जब गतिविधि में अपेक्षाकृत उच्च घाटा दर्शित हो रहा है। जैसाकि मुंबई पत्तन न्यास द्वारा निर्दिष्ट किया गया है, जवाहर द्वीप जैटी के उन्नयन एवं आधुनिकीकरण तथा अन्य समतुल्य सुविधाओं के पूर्ण होने के पश्चात, तेल उद्योग वर्धित निकासी दर का पूर्ण लाभ उठा सकेगा।

(xxi) जल संवहन के लिए लाइसेंस शुल्क के उद्ग्रहण के मुद्दे पर मुंबई शिप टू शोर लांच ऑनर्स एसोसिएशन (एमएसएसएलओए), जिसमें मुख्यतः बालाई पायर से प्रचालन करने वाले लांचों का प्रतिनिधित्व है, द्वारा जोर—शोर से आंदोलन किया गया है। उनकी एक मुख्य शिकायत यह है कि अन्य स्थानों पर प्रचालन करने वाले यानों के लिए भिन्न प्रचालनों के लिए उपलब्ध नस्ता उन्हें उपलब्ध नहीं कराई गई है। पत्तन क्षेत्र में कोई विशिष्ट प्रचालन करने तथा ऐसे प्रचालनों को विनियमित करने के लिए अनुमति प्रदान करना मुंबई पत्तन न्यास के कार्य हैं तथा यह प्राधिकरण इनमें हस्तक्षेप नहीं कर सकता।

फरवरी 2001 में, एमएसएसएलओए द्वारा दायर किए गए एक अभ्यावेदन का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने यह आदेश देते हुए उन्हें राहत प्रदान की कि जल संवहन के लिए लाइसेंस शुल्क अदा करने वाले यानों को बंडरों के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क, जिसका उद्ग्रहण भी पहले अतिरिक्त किया जाता था, अदा करने की आवश्यकता नहीं है। उस कार्यवाही में, इस प्राधिकरण ने मुंबई पत्तन न्यास प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के समय लाइसेंस शुल्क तथा बंडर प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ, प्रवाहमान यानों के वर्गीकरण की समीक्षा करने का निर्णय किया। इस प्रस्ताव में मुंबई पत्तन न्यास ने लाइसेंस शुल्क प्रभारित करने के प्रयोजनार्थ प्रवाहमान यानों के वर्गीकरण की समीक्षा के लिए कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, पत्तन ने दो वर्गों—काटामारन, होवरयानों इत्यादि तथा बालाई पायर जेटी से प्रचालन करने वाले यानों के लिए लाइसेंस शुल्क में वृद्धि न करने का प्रस्ताव किया।

एमएसएसएलओए ने जल संवहन के लिए मौजूदा लाइसेंस शुल्क (प्रतिमाह प्रति जीआरटी 50/-रुपए) के विरुद्ध मुंबई उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की है तथा ऐसा पता चला है कि माननीय उच्च न्यायालय ने एमपीटी अधिनियम की धारा 54 के तहत आवश्यक राहत के लिए याचिकाकर्ताओं को केन्द्रीय सरकार के पास जाने

का निदेश दिया है। सरकार द्वारा अप्पावेदन का निपटान किए जाने तक बालांड पायर से प्रचालन करने वाले लांचों के संदर्भ में यथास्थिति बनाए रखना परामर्शनीय है, जैसाकि संयोगवश मुबई पत्तन न्यास द्वारा भी प्रस्ताव किया गया है।

- (xxii) संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज के लिए लागत विवरण लगभग 39% का घाटा प्रकट करता है। इस सेवा के लिए प्रस्तावित 25% की सामान्य वृद्धि के प्रति पत्तन ने स्ट्रीम प्रचालनों के लिए कर्बनाव सहायता के बिना पायलिटिज सेवा में 119% की सीमा तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार इसने कर्बनाव सहायता के बिना पत्तन न्यास डॉक से नेवल डॉक या मझगांव डॉक या दारुखाना डॉक अथवा बंडरों को अथवा विलोमतः पायलिटिज में 170% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

एक प्रश्न के उत्तर में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि विगत में यानों को स्ट्रीम में (धारा में) प्रतीक्षा करनी पड़ती थी, क्योंकि पत्तन यान के आगमन पर उसे गोदी उपलब्ध कराने में अक्षम था। अब स्थिति परिवर्तित हो गई है और कई बार गोदियां यानों की प्रतीक्षा में खाली रहती हैं। कुछ यान सम्बद्धाश में कार्गो उतारने के विकल्प चुनते हैं तथा अन्य पत्तनों को अथवा एमबीपीटी गोदियों से कार्गो ले जाते हैं तथा एमबीपीटी ने कहा है कि एमबीपीटी को कार्गो का संबहन करने वाले ऐसे यानों को सेवा प्रदान करने में घाटा उठाने की आवश्यकता नहीं है। पत्तन का तर्क युक्तिसंगत है। चूंकि, अब पायलिटिज एवं टॉवेज उप-गतिविधि में यथा समायोजित औसत घाटा लगभग 39% है, यह वृद्धि 38% पर सीमित की गई है।

- (xxiii) पायलिटिज शुल्क में पायलट की सेवाएं तथा आधक एवं जावक संचालन के लिए तथा यान के अनुरोध पर उसी डॉक प्रणाली/बेसिन के भीतर एक स्थानांतरण के लिए कर्बनावों/लांचों का अपेक्षित संख्या में प्रावधान शामिल होगा। पायलिटिज शुल्क की परिभाषा को दरों के मान में शामिल किया गया है।

- (xxiv) पत्तन ने अन्य प्रमुख पत्तनों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा लगाई गई सामान्य शर्त के अनुसार 'तटीय यान' की परिभाषा को संशोधित किया है, जिसे अनुमोदित कर दिया गया है।

- (xxv) अपतटीय आपूर्ति यानों के वर्ग में यानों के संचलन के लिए प्रभारों के निर्धारण में पत्तन ने अपतटीय आपूर्ति यानों के वर्ग को 'आपूर्ति यान', सर्वक्षण यान एवं विशिष्ट सहायता यान इत्यादि के रूप में निर्दिष्ट किया है, जिसे अनुमोदित कर दिया गया है।

समुद्र से धारा में अथवा धारा से गोद्री में अथवा धारा से धारा में या डॉक से डॉक में किसी अतिरिक्त संचलन के लिए शुल्कों तथा प्रभारों का उद्ग्रहण करने के लिए पत्तन ने सामान्य समुद्र से गोदी तथा गोदी से समुद्र संचलन के लिए उद्ग्रहणी प्रभारों के अतिरिक्त ऐसे पायलिटिज के लिए निर्धारित प्रभारों के अतिरिक्त 50% का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, इसने नौसेना यानों के शीत संचलन के लिए जहाजों/युद्धपोतों संबंधी पायलिटिज के लिए निर्धारित दरों की दोगुना राशि का प्रस्ताव किया है। इन शर्तों को अनुमोदित कर दिया गया है।

- (xxvi) तालिका I से IV की टिप्पणी 6, जिसमें संगत तालिका में विनिर्दिष्ट न की गई सेवाओं के लिए दरें नियत करने की शक्तियां एमबीपीटी के अध्यक्ष को दी गई हैं, एमपीटी अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्थाओं के अनुसार नहीं है। अतः इस प्रावधान को हटा दिया गया है।

- (xxvii) तालिका V के तहत मद (क) में आग लगे यान की परिचर्या करने वाली कर्बनाव के लिए प्रभार निर्धारित किए गए हैं। तालिका VI के तहत मद (ख) में धारा में अथवा जवाहर द्वीप तथा पीर पाऊ में आग लगे यान की या अन्यथा यान की परिचर्या करने वाले फायर-फ्लोट या किसी अन्य यान के लिए प्रभार दिए गए हैं। अग्निशमन पत्तन का उत्तरदायित्व है तथा अग्निशमन के लिए पृथक प्रभार का उद्ग्रहण आवश्यक नहीं है, अग्निशमन स्थापना की लागत संबंधित गतिविधियों का एक भाग है। पत्तन ने स्वीकार किया है कि अग्निशमन पत्तन का दायित्व है तथा यह भी कहा है कि यह प्रभार स्थिति पर निर्भर करते हुए, यदि आवश्यक समझा जाए, अतिरिक्त कर्बनाव के नियोजन के लिए है। यह पत्तन यह महसूस करे कि अग्निशमन के लिए अतिरिक्त कर्बनाव की आवश्यकता है तो कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए, केवल यदि आग लगा यान अतिरिक्त कर्बनाव, फायर-फ्लोट या किसी अन्य यान की सेवाओं की मांग करता है तो अतिरिक्त प्रभार संदेश होने चाहिए। इस शर्त में तदनुसार संशोधन कर दिया गया है।

(xxviii) तालिका V के नीचे मद संख्या (ग) में जवाहर द्वीप/पीर पाऊ में टग की उपस्थिति के लिए अतिरिक्त प्रभारों का प्रावधान है, जब उप-संरक्षक द्वारा ऐसी उपस्थिति को आवश्यक सोचा गया हो। ऐसा दिशाहीन विवेकाधीन प्रावधान बांधनीय नहीं है और पत्तन से ऐसी परिस्थितियों का उल्लेख करने का अनुरोध किया गया था, जब ऐसी उपस्थिति आवश्यक हो। पत्तन ने उल्लेख किया है कि पोत के आकार और बनावट के अनुसार परिस्थितियां समय—समय पर अलग—अलग होती हैं और उप-संरक्षक मौके पर स्थिति का आकलन करके उचित निर्णय ले सकता है। यदि पोत और पत्तन संपत्ति की सुरक्षा तथा नौवहन को खतरे, चिंता का विषय है, तब पत्तन को उचित कार्रवाई करनी होती है और पत्तन संरक्षण के लिए प्रभारों के माध्यम से लागत वसूल कर सकता है। यदि पोत अतिरिक्त टग की सेवाओं की मांग करता है, तब अतिरिक्त प्रभार देय हो जाने चाहिए।

इसलिए, जवाहर द्वीप/पीर पाऊ में पोत पर टग की उपस्थिति के लिए प्रभार केवल तभी देय होंगे, जब पोत अतिरिक्त टग की सेवाओं की मांग करता है। संबंधित शर्त को उचित रूप में संशोधित कर दिया गया है।

(xxix) पत्तन ने जब अपरिहार्य परिस्थितियों में पत्तन की सीमा से बाहर आवश्यकता पड़ने पर मास्टर पायलट/पायलट की उपस्थिति के लिए प्रभार को 10.45 डॉलर से बढ़ाकर 142.50 डॉलर (4788 रुपए) करने और भोजन/आवास/यात्रा व्यय, जिनके लिए वह पात्र हैं, समय—समय पर निर्धारित की जाने वाली दरों को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ऐसी सेवा संकट में पड़े पोत अथवा नौसेना/तटरक्षक दल को आपात स्थिति में उनके अनुरोध पर प्रदान की जाती है और भोजन, आवास तथा यात्रा के लिए प्रभार तट से संकट स्थल तक तथा प्रदान की गई सेवा की दूरी तक आने—जाने के लिए प्रयुक्त यान पर निर्भर करेंगे। पत्तन ने उल्लेख किया है कि प्रभारों का आकलन वर्ष 1999 में मौजूद पायलटों के वेतनमान और भत्तों के अनुसार किया गया तथा अमरीकी डॉलरों में परिवर्तित करके तत्संबंधी विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किए गए हैं। यह राशि 2400/-रुपए प्रति दिन बैठती है। वर्तमान विनिमय दर पर यह 52.631 अमरीकी डॉलर प्रतिदिन बैठती है। इसके अलावा भोजन, आवास और यात्रा व्यय, जिसके लिए मास्टर पायलट या पायलट पात्र है, का संग्रह करने संबंधी विवेकाधीन शक्तियां अध्यक्ष में निहित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया जा सकता और इसलिए उस खंड को उचित रूप में संशोधित कर दिया गया है, ताकि पत्तन ऐसे प्रभारों को वास्तविक रूप में एकत्र कर सके।

(xxx) तालिका VIII में नौवहन कंपनियों को जल—नौकाओं द्वारा जल आपूर्ति के लिए प्रभारों का प्रावधान किया गया है। एक प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पायलिटिज दरों के मान की तालिका IV से XV तक में उल्लिखित प्रभारों वाली सेवाएं नौवहन आवागमन से संबद्ध सहायक सेवाएं हैं। इस समय यह जल नौकाओं द्वारा नौवहन कंपनियों को जल आपूर्ति नहीं कर रहा है, तथापि इसने प्रशुल्क में दरें बनाए रखने का प्रस्ताव किया है, ताकि भविष्य में सेवा प्रदान करने की स्थिति में प्रभारों की वसूली की जा सके। प्रयोक्ताओं ने अभ्यावेदन किया है कि पत्तन द्वारा प्रदान न की जाने वाली सहायक सेवाओं के लिए दरों में वृद्धि नहीं की जाए, क्योंकि इससे निजी सेवा प्रदाताओं द्वारा पत्तन के संशोधित प्रभारों के अनुसार अपने प्रभारों में वृद्धि करने का सहारा मिल जाएगा। इस पृष्ठभूमि में, जल नौकाओं द्वारा जलापूर्ति से संबंधित प्रावधान को दरों के मान से हटाया जाता है। एमबीपीटी जब भी इस सेवा को आरंभ करता है, तब यह तत्संबंधी उपयुक्त दर निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

(xxxi) पत्तन ने अग्निशमन सुरक्षा प्रचालन के लिए दरें अधिशासित करने वाली टिप्पणियों के रूप में अतिरिक्त शर्तें जोड़ दी हैं। ये शर्तें अधिक स्पष्टता दर्शाने वाली किस्म की हैं। तथापि, यह भी स्पष्ट किया जाता है कि ये प्रभार प्रयोक्ता द्वारा केवल मांगपत्र प्रस्तुत करने पर ही देय होंगे। इस संबंध में एक उपयुक्त अतिरिक्त शर्त जोड़ दी गई है।

(xxxii) तालिका X में, उसमें उल्लेख के अनुसार गोताखोर दल की सेवाओं के लिए प्रभारों का प्रावधान किया गया है। उसके नीचे टिप्पणी संख्या 4 और 6 में किन्हीं विशेष श्रेणियों के अतिरिक्त कर्मचारी और अतिरिक्त संयंत्र तैनात किए जाने की स्थिति में देय अतिरिक्त प्रभार अध्यक्ष (एमबीपीटी) द्वारा निर्धारित किए गए के अनुसार होने का प्रावधान किया गया है। यह प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्थाओं के अनुसार नहीं हैं। इसलिए, संबंधित शर्तों को हटाया जाता है।

इसी प्रकार, गोताखोर दल द्वारा पत्तन सीमा से बाहर कार्य करने के लिए शुल्क का निर्धारण करने हेतु अध्यक्ष (एमबीपीटी) में विवेकाधीन शक्ति निहित करने के प्रस्ताव को उपर्युक्त कारणों से हटाया जाता है।

- (xxxiii) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि नह छह वर्षों के दौरान एमबीपीटी पत्तन पर आने वाले किसी भी पोत ने लंगरगाह में मूरिंग सुविधा का उपयोग नहीं किया है। यह आशा नहीं की जाती कि कोई पोत किसी एक द्वारा पोत की अनुपस्थिति में इस सेवा को प्राप्त करेगा। इस पृष्ठभूमि में, एमबीपीटी के इसके दरों के मान से मूरिंग शुल्क की विद्यमान तालिका को हटाने के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।
- (xxxiv) पत्तन की सीमाओं के भीतर दशाव किए जाने वाली वस्तुओं पर सुरक्षा शुल्क की दरों को बदलने के लिए उप-संचाक में निहित की जाने वाली प्रस्तावित शर्त महापत्तन न्यास अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्थाओं के अनुसार नहीं है। इसलिए, प्रस्तावित शर्त को हटाया जाता है।
- (xxxv) पत्तन ने टॉवेज कार्य से मिन विविध कार्यों के लिए वस्तु किए जाने वाले प्रभारों का निर्धारण करते समय टग्ज की क्षमता के अनुसार अपने बंदरगाह टग्ज और डॉक टग्ज के बड़े का वर्गीकरण किया है। विविध कार्यों के लिए परपंपरागत डॉक टग्ज और एम एवं वीएस डॉक टग्ज के किराया प्रभारों का निर्धारण विद्यमान प्रभारों की औसत दर के आधार पर किया है। परिकल्पन में त्रुटि को सुधारने और उपर्युक्त कारणों से 17.5% की दर पर आय की अनुमति देने के बाद ही संशोधित दर का आकलन किया गया है। ऐसा करते समय, पत्तन द्वारा अपनाई गई अत्यंत निम्न परिवर्तन दर की तुलना में वर्तमान विनियम को अपनया गया है। प्रस्तावित दरें तदनुसार संशोधित कर दी गई हैं।
- (xxxvi) पत्तन ने कूड़ा-कर्कट प्राप्ति सुविधाओं के लिए आकलित किए गए प्रभारों को दर्शाने वाले व्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं। तथापि, किसी भी प्रयोक्ता ने इन प्रभारों के औद्यित्य अथवा विरोध के बारे में विशेष तौर पर कोई टिप्पणी नहीं की है। इनका अनुमोदन किया जाता है।
- (xxxvii) दरों के मान में संशोधन करते समय इस प्राधिकरण द्वारा प्रयुक्त शब्दों की सामान्य परिभाषा, साझा शर्तों और जिन्हें अन्य पत्तनों के दरों के मान में शामिल किया गया है, को उपयुक्त स्थानों पर उचित रूप में शामिल किया गया है।
- (xxxviii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1983 की धारा 111 के अंतर्गत सरकार द्वारा जारी निदेश के अनुसार अनुमोदित दरें उच्चतर स्तर की और रियायतें/छूट निम्नतम स्तर की होंगी। पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर एमबीपीटी को, यदि वह चाहे, तो कम दर प्रभारित करने की नम्यता प्राप्त होगी।
- (xxxix) संशोधित दरों का मान आदेश के अधिसूचित होने की तारीख से दो वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा। तथापि, यह प्राधिकरण एमबीपीटी से समय-अनुसूची से पहले प्राप्त सामान्य संशोधन प्रस्ताव को स्वीकार कर सकता है।

9. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन करता है :-

- विद्यमान खण्ड-IV -संयुक्त बर्थ किराया प्रभार को हटाना और इस प्रकार अनुबंध-II के अनुसार संशोधित खण्ड-IV-एमबीपीटी के संयुक्त बर्थ किराया प्रभार को प्रतिस्थापित करना।
- पत्तन देयताओं की विद्यमान अनुसूची को हटाना और अनुबंध-II के अनुसार पत्तन देयताओं की संशोधित अनुसूची को प्रतिस्थापित करना।
- संयुक्त टॉवेज, पायलिटिज की विद्यमान अनुसूची और अन्य शुल्क आदेश को हटाना तथा अनुबंध-IV के अनुसार संशोधित अनुसूची को प्रतिस्थापित करना।

10. संशोधित दरें और शर्तें, इस आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से तीस दिन की अवधि समाप्त होने के बाद प्रभावी होंगी। इसके अलावा, चिप्पिंग और पैटिंग श्रमिकों की आपूर्ति के लिए संशोधित दरें इस शर्त के अधीन हैं कि एमबीपीटी भाननीय बम्बई उच्च न्यायालय को सूचित करेगा और संशोधित दर लागू करने के लिए उसकी अनुमति प्राप्त करेगा।

अनुबंध—I (क)

समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं	विवरण	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I.	<u>प्रचालन आय</u>					
(i)	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	27466.58	25431.63	24663.82	24902.6	25345.87
(ii)	पत्तन एवं डॉक प्रभार	15493.92	14956.76	16336.17	17170.5	17886.8
(iii)	रेलवे	311.59	308.07	291.44	300	300
(iv)	किसाया योग्य भूमि एवं भवन	3088.55	3356.17	4192.78	3538	3538
(v)	तटीय पोत प्रशुल्क में अंतर रखने पर अतिरिक्त आय				1094	1236
(vi)	विदेशी मुद्रा घटबढ़ से अतिरिक्त आय जोड़—।	46360.64	44052.63	45484.21	47005.1	48106.67
	पत्तन द्वारा सूचित अमरीकी डॉलर के मूल्यहास के कारण आय में कमी				300	300
	कुल प्रचालन आय				46705.1	47806.67
II.	<u>प्रचालन लागत</u>					
	कार्गो प्रहस्तन	14039.06	12078.23	11735.73	12439.87	13186.26
	पत्तन एवं डॉक	12066.73	9983.61	8288.38	9845.68	10436.42
	रेलवे	1440.91	1110.4	1118.91	1186.04	1257.2
	किसाया योग्य भूमि एवं भवन	1319.65	1324.19	2259.47	2395.03	2538.73
	कुल प्रचालन लागत	28868.35	24496.43	24402.49	25866.62	27418.61
	<u>सामान्य सुविधाएं</u>					
	कार्गो प्रहस्तन	3227.52	2167.56	3002.64	3002.64	3002.64
	पत्तन एवं डॉक	0.02	1.87	0.95	0.95	0.95
	रेलवे					
	किसाया योग्य भूमि एवं भवन	10.42	11.19	9.69	9.69	9.69
	कुल सामान्य सुविधाएं	3237.96	2180.62	3113028	3013.28	3013.28
	<u>मूल्यहास</u>					
	कार्गो प्रहस्तन	2534.33	2673.18	2661.15	2661.15	3075.6
	पत्तन एवं डॉक	1859.79	1832.19	1851.01	1851.01	2380.81
	रेलवे	71.99	74.38	124.82	124.82	124.82
	किसाया योग्य भूमि एवं भवन	129.97	90.16	103.56	103.56	103.56
	कुल मूल्यहास	4596.08	4669.91	4740.54	4740.54	5684.79
	<u>वित्त एवं विविध व्यय</u>					
	कार्गो प्रहस्तन	8715.81	15256.42	9863.39	15596.1	15596.1
	पत्तन एवं डॉक	3840.07	6958.68	3908.44	6179.94	6179.94
	रेलवे	760	1199.95	740.38	1170	1170
	किसाया योग्य भूमि एवं भवन	284.12	483.95	287.79	453.96	453.96
	कुल वित्त एवं विविध व्यय	13600	23899.98	14800	23400	23400
	अनुग्रह राशि भुगतान/पीएलबी कार्यनिष्ठादान पुरस्कार					
	जोड़—।।	50302.39	55246.84	46956.31	57020.44	59516.68
III.	<u>अधिशेष (I—II)</u>	-3941.75	-11194.31	-1472.1	-10315.34	-11710.01
IV.	<u>आबटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय</u>					
	कार्गो प्रहस्तन	6444.4	5509.08	5528.51	5860.22	6211.83
	पत्तन एवं डॉक	4691.49	3949.17	3827.18	4056.81	4300.21
	रेलवे	1069.35	737.27	743.09	787.87	834.93
	किसाया योग्य भूमि एवं भवन	906.43	808.65	884.21	937.26	993.49
	कुल आबटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	13111.67	11002.17	10982.99	11641.96	12340.46
V.	निवल अधिशेष (III—IV)	-17053.42	-22196.48	-12465.09	-21957.3	-24050.47
VI.	ऋण पर व्याज	971.42	869.46			
VII.	व्याज—पश्च निवल अधिशेष	-18024.04	-23085.93	-12455.09	-21957.3	-24050.47
VIII.	नियोजित पूँजी	63384	64216	63382	58245	73698
IX.	वर्ष 2003-2004 के लिए 17.5% की दर पर आय				10192.87	12897.15
X.	क्षमता उपयोग				91.80%	96.72%
XI.	क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूँजी पर आय				9357.05	12474.12
XII.	आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा				-31314.35	-36524.12
XIII.	(i) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				(-)67.04%	(-)76.40%
XIV.	औसत अधिशेष/कमी				(-)71.72%	

पतन एवं डॉक सुविधाओं के लिए लागत विवरण

अनुबंध—I (ख)

(लाख रुपए)

क्र.सं.	विवरण	वित्ती परिवर्तन				
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I.	<u>प्रचालन आय</u>					
	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज	4818.51	4461.65	4895.03	4396.92	4659.78
	पतन देयताएं	2841.73	2792.42	2905.2	2764.59	2914.59
	बर्थ किराया	4064.99	4341.4	3983.57	3920.88	3920.88
	तटीय प्रशुल्क में अंतर रखने पर अतिरिक्त आय			1094	1236	
	जोड़	11725.23	11595.47	11883.8	12175.49	12731.25
	एमबीपीटी द्वारा सूचित अमरीकी डॉलर के मूल्यहास के कारण आय में समानुपातिक कमी			300	300	
	जोड़—I	11725.23	11595.47	11883.8	11875.49	12431.25
I.I.	<u>प्रचालन लागत</u>					
	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज	3559.07	3114.6	2597.95	2759.54	2931.19
	पतन देयताएं	1162.81	1055.29	1036.7	1101.18	1169.68
	बर्थ किराया	3839.17	3848.96	3559.79	3781.21	4016.4
	<u>सामान्य सुविधाएं</u>					
	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज			0.02	1.55	
	पतन देयताएं	857.89	819.73	819.31	819.31	819.31
	बर्थ किराया	51.29	49.98	54.17	54.17	54.17
	वित्त एवं विविध व्यय	289.74	341.08	347.67	347.67	347.67
	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज	1141.00	2160.64	1084.76	1715.22	1715.22
	पतन देयताएं	106.54	195.43	119.8	189.54	189.54
	बर्थ किराया	1875.27	3414.23	1984.85	3154.32	3154.32
	जोड़—II	12882.89	14992.49	11614.8	13922.16	14397.5
		-1157.66	-3397.02	269	-2046.67	-1966.25
III.	<u>अधिशेष (I-II)</u>					
IV	<u>आवंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय</u>					
	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज	1435.63	1281.94	1146.3	1217.6	1293.33
	पतन देयताएं	317.1	246.67	284.8	302.51	321.33
	बर्थ किराया	1831.82	1712.09	1633.93	1735.66	1843.51
	जोड़—IV	3684.55	3240.7	3065.3	3258.67	3458.17
V	<u>निवल अधिशेष (III-IV)</u>	-4742.21	-6637.72	-2796.03	-5302.34	-5424.42
VI	<u>ऋण पर व्याज</u>	971.42	869.45			
VII	<u>व्याज-पश्च निवल अधिशेष</u>	-5713.63	-7507.17	-2796.03	-5302.34	-5424.42
VIII	<u>वर्ष 2003-04, 2004-05 के लिए नियोजित पूँजी संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज</u>					
	पतन देयताएं	5324	4518	3699	2880	
	बर्थ किराया	449	438	384	330	
	जोड़—VIII	5567	5105	4757	4409	
		11340	10061	8840	7619	
IX	<u>वर्ष 2003-2004, 2004-05 के लिए 17.5% की दर पर आय</u>					
X	<u>क्षमता उपयोग</u>				1547	1333.22
XI	<u>क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूँजी पर आय</u>				91.80%	96.72%
XII	<u>आय, के बाद निवल अधिशेष/घाटा</u>				1420.14	1289.58
XIII	(i) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				(-)6722	(-)6714.00
XIV	<u>औसत अधिशेष/कमी</u>				(-)56.60%	(-)54.00%
						(-)55.30%

अनुबंध—I (ग)

संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	विवरण	विना परिवर्तन				
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I.	<u>प्रचालन आय</u>					
	संयुक्त टॉवेज एवं पायलिटिज	4430.19	4071.01	4545.01	4001	4241.06
	दोतरफा खड़े होने एवं माल उत्तराई देयताएं	65.33	67.31	126.14	72.66	77.02
	विविध प्रभार	322.99	323.03	323.88	322.36	341.7
	तटीय पोत प्रशुल्क में अंतर रखने पर अतिरिक्त आय				753	852
	जोड़	4818.51	4461.65	4995.03	5149.02	5511.78
	अमरीकी डॉलर के मूल्यह्रास के कारण आय में समानुपातिक कमी				187.13	187.68
	जोड़—I	4818.51	4461.65	4995.03	4961.89	5324.1
II.	<u>प्रचालन लागत</u>					
	प्रचालन लागत	3559.07	3114.6	2597.95	2759.54	2931.19
	सामान्य सुविधाएं					
	मूल्यह्रास	857.89	810.73	819.31	819.31	819.31
	वित्त एवं विविध व्यय	1141.09	2160.64	1084.76	1715.22	1715.22
	जोड़—II	5558.05	6085.97	4502.02	5294.07	5465.72
III.	<u>अधिशेष (I-II)</u>					
IV	आबंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	—739.54	—1624.32	493.01	—332.18	—141.62
V	निवल अधिशेष (III-IV)	1435.63	1281.94	1146.3	1217.6	1293.33
VI	ऋण पर ब्याज	—2175.17	—2906.26	—653.29	—1549.78	—1434.95
VII	ब्याज—पश्च निवल अधिशेष	184.14	164.39			
VIII	नियोजित पूँजी	—2359.31	—3070.65	—653.29	—1549.78	—1434.95
				5324	4518	3699
IX	वर्ष 2003-2004, 2004-05 के लिए 17.5% की दर पर आय				647.32	504
X	क्षमता उपयोग				91.80%	96.72%
XI	क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूँजी पर आय				594.23	487.46
XII	आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा				(—)2144.01	(—)1922.41
XIII	(I) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				(—)43.21%	(—)36.10%
XIV	औसत अधिशेष/कमी				(—)39.65%	

अनुक्रम—। (घ)

संयुक्त टॉकेंज एवं पार्यालिटिज के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	विवरण	विना परिवर्तन				
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I.	<u>प्रचालन आय</u>					
	पत्तन देयताएं	2547.47	2497.46	2549.8	2500	2650
	लंगरगाह	101.31	112.75	82.29	103	103
	जल बुलाई शुल्क	133.34	115.03	164.27	94	94
	विविध	59.61	67.18	108.84	67.59	67.59
	तटीय पोत प्रशुल्क में अंतर रखने पर अतिरिक्त आय				341	384
	जोड़	2841.73	2792.42	2905.2	3105.59	3298.59
	अमरीकी डॉलर के मूल्यहास के कारण आय में समानुपातिक कमी				112.87	112.32
	जोड़—I				2992.82	3186.27
II.	<u>प्रचालन लागत</u>					
	प्रचालन लागत	1162.81	1055.29	1036.7	1101.18	1169.66
	सामान्य सुविधाएं	51.29	49.98	54.17	54.17	54.17
	मूल्यहास	106.54	195.43	119.8	189.54	189.54
	वित्त एवं विविध व्यय	1320.64	1300.7	1210.67	1344.89	1413.39
	जोड़—II	—1320.64	—1300.7	—1210.67	—1647.83	1772.88
III.	<u>अधिशेष (I—II)</u>					
IV	आवंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	317.1	246.67	284.8	302.51	321.33
V	निवल अधिशेष (III—IV)	—1637.74	1547.37	—1495.47	1345.32	1451.55
VI	ओरेण पर व्याज	40.21	35.89			
VII	व्याज—पश्च निवल अधिशेष	—1677.95	—1583.26	—1495.47	1345.32	1451.55
VIII	नियोजित पूँजी		449	438	384	330
IX	वर्ष 2003-2004, 2004-05 के लिए 17.5% की दर पर आय				67.2	57.75
X	क्षमता उपयोग				91.80%	96.72%
XI	क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूँजी पर आय				61.68	55.85
XII	आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा				1283.64	1395.7
XIII	(I) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				(—)42.89%	43.80%
XIV	औसत अधिशेष/कमी					43.35%

अनुबंध—। (ड)

बर्थ किराया के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र सं	विवरण	बिना परिवर्तन				
		2000–01	2001–02	2002–03	2003–04	2004–05
I	प्रचालन आय					
	बर्थ किराया प्रभार	3998.31	4273.24	3862.69	3800	3800
	अन्य आय	66.68	68.16	120.88	120.88	120.88
	जोड़—I	4064.99	4341.4	3983.57	3920.88	3920.88
II	प्रचालन लागत					
	प्रचालन लागत	3839.17	3848.96	3559.79	3781.21	4016.4
	सामान्य सुविधाएं	0.02	1.55			
	मूल्यदास	289.74	341.08	347.67	347.67	347.67
	वित्त एवं विविध व्यय	1875.27	3414.23	1994.65	3154.32	3154.32
	जोड़—II	6004.2	7605.82	5902.11	7283.2	7518.39
III	अधिशेष (I—II)	−1939.21	−3264.42	−1918.54	−3362.32	−3597.51
IV	आवंटित प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	1831.82	1712.09	1633.93	1735.56	1843.51
V	निवल अधिशेष (III—IV)	−3771.03	−4976.51	−3552.47	−5097.88	−5441.02
VI	ऋण पर व्याज	54.41	48.55			
VII	व्याज—पश्च निवल अधिशेष	−3825.44	−6025.06	−3552.47	−5097.88	−5441.02
VIII	नियोजित पूँजी			5567	5105	4757
IX	वर्ष 2003–2004, 2004–05 के लिए 17.5% की दर पर आय				832.47	771.57
X	क्षमता उपयोग				91.80%	96.72%
XI	क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूँजी पर आय				764.2	746.26
XII	आय के बाद निवल अधिशेष/घाटा				−5862.08	−6187.28
XIII	(I) के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा				−149.50%	−157.80%
XIV	औसत अधिशेष/कमी				(−)153.65%	

खण्ड—IV

क. संयुक्त बर्थ किराया प्रभार

इंदिरा डॉक और उसके बंदरगाह दीवाल, बेलार्ड पायर विस्तार, प्रिंसेज और विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवाल सहित, में खड़े पोतों, नौकाओं और बजरों पर बर्थ किशाया प्रभार ऐसे पोतों, नौकाओं और बजरों के मास्टरों अथवा स्वामियों अथवा चार्टर पर लैने वालों द्वारा निम्नलिखित दरों पर देय होगा :—

क्र.	निम्नलिखित में खड़े पोत	प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर
सं०		

	तटीय पोत (रुपए) (उच्चतम् दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर) (उच्चतम् दर)
1. इंदिरा डॉक और उसकी बंदरगाह दीवाल, बेलार्ड पियर और बेलार्ड पियर विस्तार	0.094	0.0058
2. प्रिंसेज और विक्टोरिया गोदी और उसकी बंदरगाह दीवाल	0.973	0.0046

टिप्पणियाँ :—

- उपरोक्त प्रभारों की लेवी के प्रयोजनार्थ
 - किसी पोत के लिए न्यूनतम् जीआरटी 1000 माना जाएगा और
 - "पोत" शब्द में 1000 और उससे अधिक के जीआरटी वाली नौकाएँ द्वारा और क्राफ्ट शामिल होंगे ।
- बर्थ किराया उस समय, जब पोत बर्थ में आता है, से लेकर बर्थ छोड़ने के समय तक लगाया जाएगा ।
- समय—सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा, बर्थ किसाया घोत के प्रस्थान करने की तैयारी का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा ।
 - गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा ।
 - पोत का मास्टर/एंजेंट केवल अनुकूल ज्वारीय और मौसम की दशाओं के अनुसार प्रस्थान करने की तैयारी का संकेत देगा ।
 - बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय—सीमा में अनुकूल ज्वारीय दशाओं के अभाव में जहाज के प्रतीक्षा करने की अवधि शामिल नहीं होगी ।
- रविवार और गोदी के उप—नियम सं० 118 के अधीन घोषित गोदी अवकाश के दिनों को उपरोक्त प्रभार लगाने के लिए सामान्य कार्य दिवसों के रूप में माना जाएगा और कोई पृथक प्रभार लगाने की अवधि शामिल नहीं होगा ।
- गोदी में प्रवेश कर रही 1000 जीआरटी से कम वाली प्रत्येक नौका अथवा देसी नौका और मनोरंजन घोट और बंध बजरे अपतटीय/विदेशगामी पोतों के संबंध में क्रमशः पहले 200 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 4.25 रुपए / 0.3375 अमरीकी डॉलर और प्रत्येक अलिंगित 100 जीआरटी अथवा सुसके भाग के लिए प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 2.12 रुपए / 0.1687 अमरीकी डॉलर का बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा । यह रिक्षयत दर अपतटीय आपूर्ति पोतों, चाहे वह स्वचालित हो या नहीं और विदेशी तथा तटीय बायार वे रत को छोड़कर स्थानीय क्राफ्ट, नौकाओं और बजरों पर लागू होगी । यह रियायती दर बंध बजरों और मनोरंजन घोट पर भी उनके टनभार पर ध्यान दिए बिना लागू होगी । प्रत्येक बजरे पर पृथक रूप से एक स्पष्ट पोत मानते हुए बर्थ किशाया प्रभार लगाया होगा । तथापि, जब बजरा घाट क्रेन का प्रयोग करता है तो ऊपर (1) में निर्धारित संयुक्त बर्थ किशाया प्रभार लगाया जाएगा ।
- गोदी के किसी बर्थ अथवा बंदरगाह की दीवाल में खड़े तटीय पोत की श्रेणी में आने काले अपतटीय आपूर्ति पोतों पर प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी 0.224 रुपए का बर्थ किशाया प्रभार लगाया जाएगा । सभी अपतटीय आपूर्ति पोतों को पोतों की जीआरटी पर ध्यान दिए बिना इस दर के अधीन लाया जाएगा और वे ऊपर (5) में व्यावर्धित लेवी के लिए हकदार नहीं होंगे ।
- पायलिटिज एवं टॉवेज इत्यादि के लिए दरों के मान में उल्लिखित परिभाषाएँ और सामान्य निर्वाचन एवं शर्तें संयुक्त बर्थ किशाया प्रभार लेवी करने को शासित करेंगी ।
- मांगकर्ताओं द्वारा देय चिप्पिंग एवं पैटिंग श्रमिकों की आपूर्ति करने के लिए प्रभार प्रति पाली प्रति श्रमिक 630/- रुपए और वास्तविक राशि पर समयोपरि बजदूरी ।

अनुबंध- 111

पत्तन देयताएँअनुसूची

क्र. सं०	प्रभार्य पोत	प्रति जीआरटी पत्तन देयताओं की दर	एक ही पोत के संबंध में देयता कब-कब प्रभार्य है	
			रुपए में (उच्चतर दर)	अमरकी डॉलर में (उच्चतर दर)
1.(क)	3000 टन और अधिक के विदेशगामी पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	—	0.1955	उसी महीने में एक बार
(ख)	दस टन और उससे अधिक, परंतु 3000 टन से कम के विदेशगामी पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	—	0.138	उसी महीने में एक बार
(ग)	भारत से बाहर के पत्तन से आने वाले टग, नौकाएं, फेरी नौकाएं और नदी नौकाएं, चाहे वह भाप अथवा अन्य यांत्रिक साधनों से चलती हों	—	0.138	प्रत्येक वर्ष 1 जनवरी और 30 जून के बीच एक बार और 1 जुलाई तथा 31 दिसम्बर के बीच एक बार
2.(क)	3000 टन और उससे अधिक के तटीय पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	6.240	—	उसी महीने में एक बार
(ख)	दस टन और उससे अधिक, परंतु 3000 टन से कम के तटीय पोत (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर)	4.404	—	उसी महीने में एक बार
(ग)	टग, नौकाएं चाहे भाप अथवा अन्य यांत्रिक साधनों द्वारा चलती हों, जैसे तटीय पोत	4.404	—	प्रत्येक वर्ष 1 जनवरी और 30 जून के बीच एक बार और 1 जुलाई तथा 31 दिसम्बर के बीच एक बार
3.(क)	स्थिरक भार में और यात्रियों रहित पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	पत्तन देयताओं का 75%		उसी महीने में एक बार
	(i) परंतु पत्तन में कोई कार्गो अथवा यात्रियों को लेते हुए अथवा	पत्तन देयताओं का 50%		उसी महीने में एक बार
	(ii) परंतु कोई यात्री अथवा कार्गो को लिये बिना पत्तन से प्रस्थान करते हुए मरम्मत, शुक्र गोदी में खड़ा करने, बंकर में रुकने, जल की व्यवस्था अथवा चालक दल के परिवर्तन या चालक दल के किसी बीमार सदस्य को उतारने और किसी यात्री अथवा कार्गो को लिये बिना पत्तन से प्रस्थान करने के प्रयोजनार्थ	पत्तन देयताओं का 50%		उसी महीने में एक बार
	(iii) खाली किए गए सामग्री को उठाने के लिए 'दूसरी बार' आने वाले बंध पोत और / अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंद बजरों को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 ख में यथावर्णित पत्तन	पत्तन देयताओं का 50%		उसी महीने में एक बार
	(iv) खाली किए गए सामग्री को उठाने के लिए 'दूसरी बार' आने वाले बंध पोत और / अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंद बजरों को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 ख में यथावर्णित पत्तन	—शून्य—		

में प्रवेश कर लहे, अरंतु कोई कार्गो
अथवा उसमें यात्रियों को नहीं ले
जाने वाला पैत माना जाएगा और
उसपर कोई पत्तन ऐक्सा प्रभार्य
नहीं होगी ।

- (x) पोत, जो तीन-चौहाँ पत्तन देयता अदा
करके पत्तन छोड़ देता है, अरंतु कार्गो अथवा
यात्रियों के साथ अथवा जिसी अन्य प्रयोजन
के लिए भारीने के भीतर, जिसके लिए
भुगतान किया गया था, पत्तन में पुनः प्रवेश
करता है ।

4. पोत, पत्तन में प्रवेश करता है, अरंतु कोई
कार्गो अथवा यात्री नहीं उतारता या अपने
साथ नहीं ले जाता है, (कार्गो के ऐसे अन्यबरण
और पुनः नौबरण जो भरमत के प्रयोजनार्थ
आवश्यक हो सकते हैं अपवाद सहित)

5. टेलीग्राफ पैत

6. मनोरंजन यॉट अथवा अन्य कोई पोत, जो
पत्तन छोड़ चुका है, मौसम के दबाव अथवा
या तो मौसम के दबाव सहित अथवा रहित
क्षतिग्रस्त होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश
करने के लिए जास्त होता है ।

7. कर्बण में बंदरगाह तक त्वाए गए कार्गो
के लदान सहित संकट में पड़ा कोई पोत
8. कर्बण में बंदरगाह तक लाए गए कार्गो के
लदान रहित संकट में पड़ा कोई पोत

पत्तन देयताओं का 25%

उसी महीने में एक बार

पत्तन देयताओं का 42.5% उसी महीने में एक बार

पत्तन देयताओं का 30%

उसी महीने में एक बार

पूर्ण पत्तन देयताएं

उसी महीने में एक बार

पत्तन देयताओं का 75%

टिप्पणियाँ :-

1. जेएनपीटी की यात्रा करने वाले पोत, यदि किन्हीं कारणों से वही पोत एमबीपीटी की यात्रा करते हैं, तब उपर्युक्त अनुसूची के अनुसार वसूली योग्य पत्तन देयताओं का 57.5% लेवी किया जाएगा । तथापि, कार्गो की दुलाई करने के लिए एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच चलने वाले पोतों पर उपर्युक्त अनुसूची के अनुसार पूर्ण पत्तन देयताएं लेवी होती हैं । एमबीपीटी में पूर्ण पत्तन देयताओं का भुगतान करने वाले योतों को जेएनपीटी में एमबीपीटी पत्तन देयताओं का 42.5% का भुगतान करना आवश्यक नहीं है ।
2. इन अनुसूचियों के अधीन प्रभारी की लेवी का माह, एक माह के पहले दिन (सहित) से लेकर अगले भाषु के पहले दिन (छोड़कर) तक अथवा एक महीने के दूसरे दिन (सहित) से लेकर अगले माह के दूसरे दिन (छोड़कर) तक और आगे अर्थात् 2 जनवरी (सहित) से 2 ज्येष्ठ (छोड़कर) के रूप में आना जाएगा ।
3. पृथककृत स्थिरक भार वाले तेल टैकरों के लिए घटे हुए सकल टनभार, जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमोणपत्र के "अन्युक्ति" कॉलम में इंगित है, को पत्तन देयताएं लगाने के अधीनजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा ।
4. पायलिटिज एवं टैंकेज इत्यादि के लिए दरों के मान में उत्तिष्ठित परिमाणवर्ण और आमन्य निर्धारण एवं शर्तें पत्तन देयताएं लेवी करने को शासित करेंगी ।

दरों का मान

1.1. परिभाषाएँ

इस दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा ।
- (ii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा ।
- (iii) “जीआरटी” का अर्थ जहाज की रजिस्ट्री के अनुसार पोत का सकल पंजीकृत टनभार अथवा सक्षम प्राधिकारियों द्वारा जारी अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र है ।
- (iv) “पोत” में मुख्यतः जल द्वारा मानव प्राणियों अथवा सामग्रियों और गोलाबारूद (कैसन) के वहन के लिए निर्मित कोई चीज शामिल है ।
- (v) “मनोरंजन यॉट” का अर्थ चाहे जैसे चालित हो, एक जहाज है, जिसका प्रयोग विशेष रूप से मनोरंजन समुद्रीयात्रा के लिए होता है और वह वाणिज्यिक आधार पर यात्रियों का वहन नहीं करता ।
- (vi) “टेलीग्राफ पोत” का अर्थ समुद्रपारीय संचार के लिए पनडुब्बी केबल उठाने, जांच करने और विछाने के लिए मशीनरी और गियरों से सज्जित पोत है ।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा यथासिद्ध पोत का स्तर पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तटीय” अथवा “विदेशगामी” के रूप में उसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।
(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उत्तराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी ।
(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (iii) (क) पोत—संबद्ध प्रभार पोतस्थामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे । जहां भी दरें अमरीकी डालर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय—समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा के रूपान्तरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल किया जाएगा । पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपान्तरण का दिन माना जाएगा ।
(ख) तीस दिन से अधिक के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में प्रत्याशित रूप से परिवर्तित होगा ।
- (vi) विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर व्याज :
(क) प्रयोक्ता दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा । इसी प्रकार एम्बीपीटी विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा ।

- (ख) दंडात्मक व्याज की दर 18% होगी। दंडात्मक व्याज एमबीपीटी और पत्तमें प्रयोक्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगा।
- (ग) वापसियों में विलम्ब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब को केपीटी द्वारा बिल देने की तुलीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में अत्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (v) (क) जहां भी किसी सेवा/कारों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरों के मान में उपलब्ध नहीं है, वहां एमबीपीटी इस प्राधिकरण को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख) प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के साथ-साथ प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण द्वारा दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर लगाई जा सकती है।
- (ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कारों के लिए सौजन्य अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर निकाली जानी चाहिए और उसपर पत्तन तथा संबंधित प्रयोग्ता द्वारा प्ररस्पर रूप से सहमति होनी चाहिए।
- (घ) इस प्राधिकरण द्वारा नियत अंतिम दरें साधारणतया केवल प्रत्याशित रूप से प्रभावी होंगी। तदर्थ तरीके से अपनाई गई अंतरिम दर को ऐसा माना जाएगा, जब तक उसे भूतालकी प्रभाव से कुछ संघर्ष करने की अपेक्षा करते हुए अत्यधिक नहीं पाया जाता।
- (vi) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्न स्तर पर हैं। पत्तन न्यास, अगर चाहता है तो निम्न दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूट और कटौतियों की अनुमति दे सकता है। पत्तन न्यास, अगर वह ऐसा चाहता है तो दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली किरारित शर्तों को यूकितसंगत बना सकता है, अगर ऐसा यौकितकीकरण प्रति यूनिट दर में प्रभावकाल को लालत देला है और दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तर से अधिक नहीं होती। बशर्ते कि पत्तन न्यास को 'जनता को ऐसी निम्न दरें और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों के यौकितकीकरण को अधिसूचित करना चाहिए और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को नियंत्रित करने वाली शर्तों में आगे किसी परिवर्तन को अधिसूचित करते रहना चाहिए, बशर्ते कि नियत नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vii) किसी बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल दस रुपए (10/-रुपए) होगा।
- (viii) निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल योग पर अनलें उच्चतर रूपए में घूणाकृत किया जाएगा।
- 2.1 पायलिटेज, टग सहायता, कर्षण और अन्य सेवाओं के लिए शुल्क और प्रभार।
- 2.1.1 सरकारी पोतों अथवा सरकार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों और तटस्थक दल के पोतों सहित परबु (क) जवाहर द्वीप अथवा पीर पाऊ तक आने अथवा से जाने वाले-पोतों/टैकरों और (ख) जौसेना के पोतों के रूप में कमीशन प्राप्त भारतीय और विदेशी पोतों को छोड़कर पोतों को सकल पंजीकृत टनभार पर पायलिटेज, टग सहायता, कर्षण आदि के लिए शुल्क और प्रभार।

क्रम सं.	संचलन की प्रकृति	प्रति जीआरटी दर	
		टटौय पोत (रुपए में)	दिदेशनामी पोत (अमरीकी डॉलर में)
		(उच्चतम दर)	(उच्चतम दर)
(क)	मुख्य इंजनों से चालित पोतों के संबंध में		
1.	(क) टग सहायता के साथ समुद्र से गोदी तक और गोदी से समुद्र तक	10.78	0.53792

	(ख)	टग सहायता के बिना समुद्र से गोदी तक और गोदी से समुद्र तक	9.80	0.30720
2.	(क)	टग सहायता के साथ समुद्र से धारा में धारा से समुद्र में	9.80	0.30720
	(ख)	टग सहायता के बिना समुद्र से धारा में और धारा से समुद्र में	1.95	0.0612
3.		धारा से गोदी में और गोदी से धारा में (गोदी में नौसेना गोदी, मझगांव गोदी, दारुखाना, बंडर्स आदि शामिल हैं)		
	(क)	टग सहायता के बिना पोतों के आवागमन के लिए	1.95	0.0612
	(ख)	टग सहायता के साथ पोतों के आवागमन के लिए	10.33	0.32384
4.	(क)	टग सहायता के साथ एक पत्तन न्यास की गोदी से दूसरे पत्तन न्यास की गोदी तक	4.94	0.1549
	(ख)	टग सहायता के बिना एक पत्तन न्यास की गोदी से दूसरे पत्तन न्यास की गोदी तक	3.26	0.10240
	(ग)	टग सहायता के साथ पत्तन न्यास की गोदी से या तो नौसेना गोदी अथवा मझगांव गोदी या दारुखाना अथवा बंडर्स तक या विलोमतः	5.31	0.16640
	(घ)	टग की सहायता के बिना पत्तन न्यास की गोदी से या तो नौसेना गोदी अथवा मझगांव गोदी या दारुखाना अथवा बंडर्स तक या विलोमतः	1.33	0.04170
5.	(क)	धारा से धारा तक (टग सहायता के बिना)	0.97	0.0306
	(ख)	धारा से धारा तक (टग सहायता के साथ)	5.31	0.16640
6.		टग सहायता के साथ गोदी से ज्वाहर द्वीप/पीर पाऊ अथवा विलोमतः	7.19	0.2253
	(ख)	पोत, जिसने अपना लंगर खींच लिया है, के लंगर-स्थल तक लाने के लिए प्रति बंदरगाह टग प्रभार	3.14	0.0986
	(ग)	अपतटीय आपूर्ति पोतों की श्रेणी में पोतों के आवागमन के लिए प्रभार :		
		(आपूर्ति पोत, सर्वेक्षण पोत और विशिष्ट सहायता पोत आदि)		
	(क)	समुद्र से गोदी और गोदी से समुद्र तक	8.53	0.26752
	(ख)	ऊपर (क) में निर्दिष्ट आवागमन के अतिरिक्त आवागमन के लिए	1.79	0.05632
(घ)		टग नौका, यात्री नौका, मछलीमार ट्रॉलर, स्क-चालित बजरों, डम्प बजरों, बंध बजरों, मनोरंजन यॉट और देशी नौकाओं आदि के लिए		
	(क)	समुद्र से गोदी और गोदी से समुद्र तक	3.59	0.1126
	(ख)	समुद्र से धारा और धारा से समुद्र तक	2.24	0.07040
	(ग)	धारा से गोदी और गोदी से धारा तक	2.24	0.07040
	(घ)	धारा से धारा तक	2.24	0.07040

टिप्पणियाँ—

- (1) मुख्य इंजन के प्रचालन बिना आवागमन के लिए प्रभार उपर्युक्त अनुसूची 'क', 'ग' अथवा 'घ', जैसा भी मामला हो, के अनुसार देय दरों के दुगुने पर लगाया जाएगा ।
- (2) ऊपर मद क1 से क3 के संबंध में, जहां पोत ने (i) धारा/गोदी में केवल एक आगम प्रवेश अथवा (ii) गोदी/धारा से समुद्र तक केवल बर्हिगम निकास किया गया है, लागू दर का आधा प्रभार्य होगा ।
- (3) कोई भी अतिरिक्त आवागमन पृथक रूप से आवागमन के लिए निर्धारित प्रभारों के अनुसार प्रभार्य होगा ।

- (4) एमएफएल/एमपीएल (नहावा शेबा क्रॉस लाइन) तक जाने वाले आपूर्ति पोतों/टग को सुमद्दह पतन छोड़ता हुआ और समुद्र में जाता हुआ माना जाएगा और पोत का आगमन नई समुद्री यात्रा मानी जाएगी।
- (5) आपूर्ति पोतों के रूप में कार्यस्त टगों को प्रभार लगाने के लिए आपूर्ति पोत माना जाएगा।
- (6) समुद्र से पतन सीमाओं के भीतर खिल अन्य पश्चातों तक एमबीपीटी के जलवायार से होकर जाने वाले पोतों को आगमन के रूप में समुद्र/एमएफएल से धारा तक माना जाएगा और प्रस्थान के रूप में धारा से भीतरी पतन एमबीपीटी क्रॉस लाइन तक माना जाएगा और उसी मार्ग से नए आगमन को एमबीपीटी प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ नई समुद्री यात्रा के रूप में माना जाएगा।
- 2.1.2 जवाहर द्वीप/पीर पाऊ की ओर आने अथवा वहां से जाने वाले पोतों/टैंकरों पर पायलिटेज, टग सहायता, कर्षण आदि के लिए शुल्क और प्रभार

क्रम सं.	आवागमन की प्रकृति	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
(क)	मुख्य इंजन सहित चालन करने वाले टैंकरों के संबंध में		
1.	टग सहायता के साथ समुद्र/धारा से जवाहर द्वीप/पीर पाऊ और जवाहर द्वीप/पीर पाऊ से समुद्र/धारा तक	19.44	0.6091
2.	(क) टग की सहायता के बिना समुद्र से धारा और धारा से समुद्र तक	1.95	0.0612
	(ख) टग की सहायता के साथ समुद्र से धारा और धारा से समुद्र तक	13.70	0.42940
3.	जवाहर द्वीप/पीर पाऊ से गोदी तक अथवा विलापता, जवाहर द्वीप से पीर पाऊ तक अथवा विलापता	7.19	0.2253
4.	(क) टग की सहायता के बिना धारा से धारा तक	0.97	0.03068
	(ख) टग की सहायता के साथ धारा से धारा तक	6.13	0.19210
(ख)	उस टैंकर, जिसने अपना लंगर खींच लिया है, को लंगर स्थल तक ले जाने के लिए प्रति बंदरगाह टग प्रभार	3.17	0.09944

टिप्पणी:

- (1) उन टैंकरों, जिन्हें प्रचालन में मुख्य इंजन के बिना ले जाना अपेक्षित है, पर ऊपर (क) में निर्धारित दरों के दुगुने पर प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) ऊपर मद ए1 से ए3 तक के संबंध में जहां पोत ने (i) धारा/जवाहर द्वीप/पीर पाऊ में केवल आगम प्रवेश अथवा (ii) धारा/जवाहर द्वीप/पीर पाऊ से समुद्र में केवल बर्हिंगम निकास किया है, लाशू दर का आधा प्रभार्य होगा।

- 2.1.3 युद्ध जहाजों/पोतों पर पायलिटेज, टग सहायता और कर्षण आदि के लिए शुल्क और प्रभार

जहाज/पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
	तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
युद्धक जहाज, युद्धक क्रूजर और विमानवाहक क्रूजर, मौनीटर्स	128088.58 64044.29 32022.14	4012.800 2006.400 1003.200
जहाज विध्वंसक और अन्य युद्धक जहाज		

टिप्पणियां:-

- (1) उपरोक्ति जहाजों/पोतों, जो नौसेना पोतों के रूप में श्रेणीकृत/कमीशन प्राप्त नहीं हैं, पर अनुसूची 2.2.1 में निर्दिष्ट प्रभारों के अनुसार प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) नौसेना के टग, लांचर, क्राफ्ट और अन्य नौकाओं पर अनुसूची 2.2.1 में निर्दिष्ट प्रभारों के अनुसार प्रभार लगाया जाएगा।
- (3) उपरोक्त प्रभार समुद्र/धारा से गोदी अथवा विलोमतः आगम/बर्हिगम आवागमन दोनों के लिए है/या तो आगम अथवा बर्हिगम प्रवेश के एकल आवागमन के लिए उपरोक्त प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।
- (4) समुद्र से धारा अथवा धारा से गोदी अथवा धारा से धारा या गोदी से गोदी तक किसी अतिरिक्त आवागमन के लिए सामान्य समुद्र से गोदी और गोदी से समुद्र तक के आवागमन के अतिरिक्त उपरोक्त प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।
- (5) उन नौसेना पोतों, जिन्हें उनके मुख्य इंजन को प्रचालित किए बिना चलाए जाने की अपेक्षा है, पर प्रभार उपरोक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के दुगुने पर लगाया जाएगा।

2.1.4 मध्य-धारा में कार्गो के कार्यकरण के लिए अन्य पोतों के साथ व्यवस्था करने के लिए पोतों/बजरों/नौकाओं पर प्रभार (दोहरी बैंकिंग)

क्रम सं.	आवागमन की प्रकृति	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रूपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
(क)	टग सहायता के साथ दोहरी बैंकिंग	6.94	0.21760
(ख)	टग सहायता के बिना दोहरी बैंकिंग	4.90	0.15360
(ग)	कार्गो उतारने/प्राप्त करने वाले मुख्य पोत पर माल नौका भाड़ा देयता—विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों पर एक घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी उस समय, जब यह कार्गो कार्यकरण के लिए लंगर डालता/धारा में स्थान लेता है, से क्रमशः 0.0043 अमरीकी डॉलर और 0.13 रुपए की दर से माल नौका भाड़ा देयता लगाई जाएगी। लंगरगाह प्रभार पोत के कार्गो कार्यकरण नहीं करने की अवधि के दौरान लगाया जाएगा। माल—नौका भाड़ा देयता (1) पोत, जो गोदी/पोतघाट, मुम्बई पत्तन न्यास में आने के लिए पोत की गहराई कम करने हेतु आंशिक कार्गो उतारता है और अगर तत्पश्चात मुम्बई पत्तन की गोदी अथवा पोतघाट में आता है; (2) पोत, जो मुम्बई पत्तन की गोदी/पोतघाट में बाद में उतारने के लिए संपूर्ण कार्गो बजरों में उतारता है और धारा से रवाना हो जाता है और उतारा गया कार्गो तत्पश्चात गोदी/बंडर्स में लाया जाता है और (3) मुख्य पोत, जो एम्बीपीटी गोदी/बंडर्स से लदान किए गए बजरों द्वारा लाया गया कार्गो प्राप्त करता है, के लिए मध्य-धारा में उतारने में संलग्न पोतों पर माल—नौका भाड़ा देयताएं नहीं लगाई जाएंगी।		

अनुसूची 2.1.1 से 2.1.4 तक की सामान्य टिप्पणियां :-

- (1) पायलिटिज शुल्क में पत्तन के पायलट (पायलटों) की सेवाएं और प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर अंतः तथा बाह्य संचलन और उसी डॉक प्रणाली/बेसिन में एक शिपिटिंग के लिए टगों/लांचों की अपेक्षित संख्या का प्रावधान शामिल होंगे।
- (2) जीआरटी के अनुसार लगाए जाने योग्य प्रभार न्यूनतम 1000 जीआरटी पर लगाया जाएगा।
- (3) अन्य बजरे अथवा बजरों के कर्षण में टग की पायलेटिंग के लिए, उपरोक्त दरों पर प्रभार टग और कर्षण में बजरे अथवा बजरों के कुल सकल पंजीकृत टनभार पर लगाया जाएगा।
- (4) पोत, जो 'तटीय पोत' की परिभाषा में आते हैं और जिनके लिए गोदी बंदरगाह दीवाल में नियमित बर्थ प्रदान किया गया है, सभी शामिल दर प्रभारित नहीं किया जाएगा, जब ऐसे पोत को उनके बर्थ में सीधे खुले समुद्र तक अथवा विलोमतः उनमें लाइसेंसशुदा मास्टरों द्वारा पायलट किया जाता है। अन्य सभी मामलों में सामान्य सभी शामिल दरें ऐसे पोतों पर प्रभार्य होंगी।
- (5) पायलट स्टेशन के बाहर परंतु पत्तन की सीमा के भीतर पोत के मास्टर/स्वामी अथवा एजेंट के अनुरोध पर बीच में रोकने के लिए तटीय पोतों के मामले में 3640.41 रुपए और विदेशगामी पोतों के मामले में 114.04800 अमरीकी डॉलर का मिश्रित प्रभार लगाया जाएगा।

- (6) एक ही गोदी में टग की सहायता सहित अथवा रहित एक बर्थ से दूसरे में अथवा एक बर्थ से शुक्क गोदी में अथवा विलोमतः अंतरण अथवा मुख्य इंजन सहित अथवा रहित चालन प्रभार मुक्त अनुमत्य होगा। इसी प्रकार, अनुसूची 2.1.2 की क्रम सं0 के (3) में वर्णित को छोड़कर जवाहर द्वीप/पीर पाऊ में एक बर्थ से दूसरे बर्थ में अंतरण और उसी बर्थ में पूर्णतः आवागमन भी प्रभार मुक्त अनुमत्य होगा। तथापि, एजेंटों के अनुरोध पर गोदियों के बीच पोतों का अंतरण अनुसूची 2.1.1 की क्रम सं0 4 (क) के अनुसार प्रभार्य होगा।

स्पष्टीकरण :

- (क) इंदिरा गोदी मार्ग : इंदिरा गोदी मार्ग वास्तविक याम्योत्तर रेखा के 305 डिग्री पर है। यह मार्ग 2621 मीटर लंबा है, जो मार्ग की मध्य रेखा के साथ बेलार्ड पायर स्टेस्म से मापित है। मध्य रेखा के साथ मापित 809 मीटर की लंबाई गोदी का प्रवेश मार्ग है और मार्ग की शेष 2012 मीटर की लंबाई गोदी तक पहुंच मार्ग बनता है।
- (ख) प्रिंसेज और विक्टोरिया गोदी मार्ग : प्रिंसेज और विक्टोरिया गोदी मार्ग वास्तविक याम्योत्तर रेखा के साथ 281 डिग्री पर है और 975 मीटर लंबा है, जो मार्ग की मध्य रेखा के साथ प्रिंसेज गोदी प्रवेश लॉक गेट से मापित है। मार्ग की मध्य रेखा के साथ प्रिंसेज गोदी से मापित 457 मीटर की लंबाई प्रवेश मार्ग है और मार्ग की शेष 518 मीटर की लंबाई गोदी तक पहुंच मार्ग है।
- (ग) बेलार्ड पायर और बेलार्ड पायर विस्तार तथा बंदरगाह दीवाल इंदिरा गोदी को इंदिरा गोदी का भाग माना जाएगा।

2.1.5 बंदरगाह टग के लिए उपस्थिति, रद्दकरण और रुकने के लिए प्रभार

क्रम सं.

		दर
	तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में)
(क) प्रति टग प्रत्येक घंटे अथवा उसके भाग के लिए जलते हुए पोत हेतु टग द्वारा उपस्थिति	5876.34	184.09600
(ख) किसी टग के उसे किसी पोत को कर्जित करने का आदेश देने के बाद और वह साथ जाता है, रद्दकरण के लिए प्रति टग प्रत्येक आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए रुकने का प्रभार (अवधि उस समय, जब टग अपना स्टेशन छोड़ता है, से लेकर उसके वापस आने के समय तक संगणित की जाए) अथवा पोत के तैयार नहीं होने के कारण अथवा उसके किसी पोत के साथ चले जाने के बाद किसी अन्य कारण से जब टग को रद्द नहीं किया जाता, के लिए प्रभार	4269.61	133.76000
(ग) प्रति टग प्रत्येक 24 घंटे अथवा उसके भाग के लिए जवाहर द्वीप/पीर पाऊ में पोत पर टग की उपस्थिति	53400.88	1672.96000

टिप्पणियाँ :

- (1) जलते हुए किसी पोत के लिए टग द्वारा उपस्थिति हेतु प्रभार केवल तभी देय होगा अगर जलने के समय पोत किसी अतिरिक्त टग की सेवाओं की मांग करता है।
- (2) जवाहर द्वीप/पीर पाऊ में पोत पर टग की उपस्थिति के लिए प्रभार केवल तभी देय होगा, अगर पोत अतिरिक्त टग की सेवाओं की मांग करता है।

2.1.6 मास्टर पॉयलटों और पॉयलटों के लिए उपस्थिति और रुकने का शुल्क

- (क) जब अपरिहार्य आवश्यकता की परिस्थितियों में किसी मास्टर पॉयलट/पॉयलट से पत्तन की सीमाओं के बाहर पोत की सेवा करने की अपेक्षा की जाती है, तब उस समय जब पोत पत्तन की सीमाओं से बाहर जाता है, से लेकर पॉयलट के मुख्य वापस आने के समय तक प्रत्येक छः घंटे अथवा उसके भाग के लिए तटीय/विदेशगामी पोतों के संबंध में 2400 रुपए / 52.63157 अमरीकी डॉलर का पृथक शुल्क प्रभार्य होगा। इसके अतिरिक्त, सवार होने और लदान करने तथा यात्रा व्यय, जिसके लिए मास्टर पॉयलट अथवा पॉयलट हकदार है, पोत के मास्टरों/स्वामियों अथवा एजेंटों से वास्तविक राशि पर वसूली योग्य होगा।

(ख) पत्तन की सीमाओं के भीतर पोत के आवागमन को रद्द करने के मामले में पॉयलट के लिए उपस्थिति और रुकने का शुल्क :

तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
---------------------------------------	---------------------------------------------------

2400 रुपए	52.6316 अमरीकी डॉलर
प्रति कार्य	प्रति कार्य

जब पोत पर सवार होने के बाद जहाज की भूल के कारण पोत का आवागमन रद्द कर दिया जाता है और अगर पोत अपने लंगरगाह/बर्थिंग स्थल से ही चलता है।

2.1.7 पत्तन की सीमाओं में किसी टग को छोड़कर फायर फ्लोट पोत, लंगर हॉय साल्वेज पोत, जल नौका और अन्य किसी उपयुक्त रूप से सञ्जित क्राफ्ट के लिए प्रभार

क्रम सं.	कार्य का विवरण	प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रभार	
		तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
(क)	लंगर अथवा बोया की जांच करने, उठाने, बिछाने अथवा पुनः बिछाने या लंगर अथवा केवल की प्राप्ति अथवा किसी विविध कार्य के लिए	2247.16	70.40000
(ख)	बीच धारा में अथवा जवाहर द्वीप और पीर पाल में निम्नलिखित द्वारा आग लगे किसी पोत अथवा अन्यथा सेवा करने के लिए		
(i)	एफ०एफ० पोत	539.32	16.89600
(ii)	कोई अन्य क्राफ्ट	जैसा अध्यक्ष द्वारा समय—समय पर नियत किया जाए	
(ग)	बचाव सेवाओं के लिए	2674.12	83.77600

टिप्पणियाः

आग लगे पोत के लिए किसी फायर फ्लोट पोत अथवा अन्य किसी क्राफ्ट की उपस्थिति के लिए प्रभार केवल तभी देय होगा, अगर आग लगा पोत किसी अतिरिक्त फायर फ्लोट अथवा अन्य किसी क्राफ्ट की सेवाओं की मांग करता है।

2.1.8 लांचरों और टैंक बजरों को किशाए पर लेने के लिए प्रभार

क्रम सं.		दर	
		तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
(क)	लांचर	337.07	10.56000
	प्रति लांच प्रति घंटे अथवा उसका भाग		
(ख)	मुम्बई पत्तन नियमावली के खण्ड 53 के अनुसार तेल वाले स्थिरक भार जल को निकालने के लिए टैंक बजरे	40.26	1.2613
	प्रति टैंक बजरा प्रति घंटा अथवा उसका भाग		

शर्तें :

- (1) टैक बजरे के लिए लिखित में मांग उस समय, जब टैक बजरे की अमेल है, के 12 घंटे सूर्य प्रस्तुत की जानी चाहिए।
- (2) स्थिरक भार जल में मीजूद सारा तेल मुख्य पत्तन व्यवस की पूर्ण संपत्ति हो जाएगा।
- (3) अगर मांग किए गए बजरे का उपयोग नहीं किया जाता है तो एक दिन का किशाया प्रभार लगाया जाएगा।

2.1.9 एमबीडीटी अग्नि शमन सेवा अथवा प्रभार

क्रम सं.

पहले 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए

तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरीकी डॉलर में)
(अच्छतम दर)	(उच्चतम दर)

(क) ट्रेलर पम्प और/अथवा स्थिरक भार पम्प को किराए पर लेने के लिए	1078.84	33.79200
(ख) कर्मचारियों की उपस्थिति के लिए :-		
अग्निशमन अधिकारी अथवा प्रभारी सेवकान प्रमुख	538.32	16.89600
प्रत्येक बोर्टर ड्राइवर/पम्प आपरेटर	428.98	13.37600
प्रत्येक उप सेवकान प्रमुख	426.98	13.37600
प्रत्येक फायरमैन	337.07	10.56000

टिप्पणियां :

- (1) उपलेक्ष प्रभारों का 12.5 प्रतिशत प्रत्येक परवर्ती घंटे अथवा उसके भाग के लिए लगाया जाएगा।
- (2) कट्टेन प्रचालन के मामले में प्रभारी अवधि उपस्कर्ता और कार्मिकों के स्थापन के समय से लेकर उपस्कर्ता और कार्मिकों को वापस सेने के समय तक गिनी जाएगी।
- (3) किसी कैलेंडर दिवस में एक से अधिक प्रचालन के मामले में प्रत्येक प्रचालन में वास्तविक कार्य घंटों की कुल संख्या को ध्यान में रखते हुए निरंतर आधार पर सभी प्रचालनों पर विचार करते हुए प्रभार लगाया जाएगा।
- (4) तथापि, अगर दूसरे प्रचालन का प्रारंभ अगले कैलेंडर दिवस से आरंभ होता है तो उसे प्रभारित करने के प्रयोजनार्थ नया प्रचालन माना जाएगा।
- (5) ये प्रभार केवल तभी देय हैं जब प्रयोक्ता द्वारा सेवाओं की मांग की जाती है।

2.1.10 गोताखोर का शुल्क :

किसी भी दिन केवल पत्तन सीधाओं के भीतर कार्य हेतु

विवरण	शुल्क				
	<table border="0"> <tr> <td>तटीय पोत (रुपए में)</td> <td>विदेशगामी पोत (अमेरीकी डॉलर में)</td> </tr> <tr> <td>(उच्चतम दर)</td> <td>(उच्चतम दर)</td> </tr> </table>	तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरीकी डॉलर में)	(उच्चतम दर)	(उच्चतम दर)
तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरीकी डॉलर में)				
(उच्चतम दर)	(उच्चतम दर)				

गोताखोरी के उपस्कर्तों के किशाया प्रभार सहित सामान्य गोताखोर दल के द्वारा घंटे की पाली अथवा उसके भाग के लिए प्रभार 10896.52 335.10400

टिप्पणियां :

- (1) बिलिंग के प्रयोजनार्थ गोताखोरी अवधि उस समय, जब दल इंदिरा गोदी/पीएण्डवी गोदी में बेस को छोड़ता है, से लेकर उसके बेस में लौटने तक परिकलित की जाएगी।

(2) सामान्य गोताखोर दल में निम्नलिखित शामिल होते हैं :-

श्रेणी	कर्मचारियों की संख्या
(i) कनिष्ठ फोरमैन गोताखोर	1
(ii) सहायक फोरमैन गोताखोर/गोताखोर ग्रेड—।	2
(iii) सारंग	1
(iv) टिन्डल	1
(v) लाइन्समैन	2
(vi) लस्कर	12
(3) अगर अतिरिक्त गोताखोर लगाया जाता है तो चार घंटे की पाली अथवा उसके भाग के लिए प्रति कर्मचारी क्रमशः तीय/विदेशगामी पोतों के लिए 426.96 रुपए/ 13.37600 अमरीकी डॉलर अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य होगा।	
(4) सामान्य गोताखोरी प्रचालन के लिए प्रयुक्त उपस्कर	
(i) गोताखोरी नौका	1 नग
(ii) गोताखोरी की वर्दियां	2 नग
(iii) गोताखोरी का हेल्पेट	2 नग
(iv) गोताखोरी के पम्प	2 नग
(v) वायु नलिका (होज)	300 आरफुट
(5) अतिरिक्त कर्मचारी, संयत्र और गियर की तैनाती के लिए अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा। कर्षण और क्रेन प्रभार भी अलग से प्रभार्य होगा।	

2.1.11 पत्तन की सीमाओं के भीतर बचाई गई वस्तुओं पर बचाव शुल्क

- (क) जहां बचाव में जीवन का कोई जोखिम नहीं है, वहां वस्तुओं के बचाव की वास्तविक लागत के अतिरिक्त वस्तुओं के मूल्य पर 15 प्रतिशत का प्रभार देय होगा। प्रभार का 10 प्रतिशत बचावकर्ताओं को अदा किया जाएगा।
- (ख) जहां जीवन का जोखिम शामिल है, वहां वस्तुओं के बचाव की वास्तविक लागत के अतिरिक्त वस्तुओं के मूल्य पर 30 प्रतिशत का प्रभार देय होगा। प्रभार का 10 प्रतिशत बचावकर्ताओं को अदा किया जाएगा।
- (ग) बचाव की गई वस्तुओं के स्वामियों अथवा क्रेताओं द्वारा सीमा शुल्क और नगर निगम चुंगी अदा की जानी चाहिए।

2.1.12 जांच और लाइसेंस शुल्क

I. तीटीय पोतों, बजरों, टग आदि के विशेष पॉयलटों/लाइसेंसशुदा मास्टर के लिए जांच और लाइसेंस शुल्क

क्रम सं०	विवरण	शुल्क (रुपए में) (उच्चतम दर)
(1)	जांच शुल्क	140.80
(2)	लाइसेंस शुल्क/नवीकरण शुल्क/लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करना	28.16

II. जल वहन के लिए लाइसेंस शुल्क

क्रम सं०	विवरण	प्रति माह प्रति जीआरटी दर (रुपए में) (उच्चतम दर)
(1)	केटामेस्न्स, होकस्काफ्ट और द्रुतगति नौकाएं	30
(2)	बेलार्ड पायर जेट्टी से चलने वाली नौकाएं, क्राफ्ट, बजरे और लांच	50

(3)	मध्य धारा में कार्गो उतारने/लदान करने में संलग्न और कार्गो के वहन के लिए मुम्बई खत्तन की सीमाओं से बाहर चलने वाले बजे 30
(4)	ऊपर उल्लिखित के अतिरिक्त नौकाएं बजे, नांब और क्राफ्ट (भाँड़लीकार ट्रॉलरों/नीकाऊं को छोड़कर) 25

टिप्पणियां :

- (1) ये प्रभार उनके लाइसेंसशुदा मास्टर (पास पॉयलर) के लिए लाइसेंस किए गए लाइसेंस पोतों/जहाजों/बजेरों से वसूली योग्य होंगे, परंतु सीमाशुल्क, भारतीय नौसेना, तट रक्षक, केंद्रीय अथवा किसी प्रांतीय सरकार और सर्वेक्षकों के क्राफ्ट अथवा लांचों से वसूली योग्य नहीं होंगे।
- (2) जल वाहन के लिए लाइसेंस शुल्क अंतर्राष्ट्रीय बॉलर के अंतर्राष्ट्रीय बॉलर हैं और बंडरों में प्रभार्य दरों के मान के खण्ड 1 के अधीन लाइसेंस शुल्क अदा कर रहे हैं, पर अलग से नहीं लगाया जाएगा।
- 2.1.13 कर्षण कार्य के अतिरिक्त विविध कार्यों के लिए बदस्मृत छा और गोदी टग के लिए लगाया जाने वाला किराया प्रभार

क्रम सं.	टग की श्रेणी	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए किराया दर (प्रचलनात्मक लागत सहित)	
		तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
(क)	22 बीपी तक बंदरगाह टग	5337.02	167.20000
(ख)	23 बीपी से 32 बीपी तक बंदरगाह टग	10673.72	334.39000
(ग)	33 बीपी से 45 बीपी तक बंदरगाह टग	16010.62	501.5856
(घ)	पारम्परिक गोदी टग	1017.63	31.880
(ङ)	एम और वीएस गोदी टग	1328.31	41.6140

2.1.14 बोलार्ड पुल परीक्षण करने के लिए प्रभार

	तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दर)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दर)
बोलार्ड पुल परीक्षण करने के लिए प्रभार	2096.20	297.50000

टिप्पणी:

पोतों के आवागमन के लिए अनुसूची 2.2.1, 2.2.2 और 2.2.3 से निर्दिष्ट लम्बू लाइसेंस अवागमन से लगाए जाएंगे।

2.1.15 कूड़ा-कर्कट प्राप्ति सुविधा के लिए प्रभार

जवाहर द्वीप और पीर पाञ्च में पोत के रुकने के दौरान कूड़ा-कर्कट प्राप्ति सुविधा के लिए प्रभार	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए 937.50 रुपए
----------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

अ. ला. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विद्वान् सं. ॥IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd January, 2004

No. TAMP/96/2002-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust for revision of vessel related charges and revision of charges for supply of chipping and painting labour as in the order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/96/2002-MBPT

The Mumbai Port Trust (MBPT)	---	Applicant
------------------------------	-----	-----------

ORDER
(Passed on this 9th day of January 2004)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of vessel related charges and revision of charges for supply of chipping and painting labour.

- 2.1. The MBPT has made the following submissions in its proposal:
- (i) TAMP advised MBPT in November 2001 to carry out a comprehensive review of all its Scale of Rates.
 - (ii). (a). The following rates have been revised in the recent past.
 - (aa). Demurrage and other charges in the Docks
 - (ab). Charges at Bunders
 - (ac). Charges at Marine Oil Terminal and Pir Pau and
 - (ad). Wharfage charges.
 (b). Hence, there is no need to review these rates at present as according to TAMP's Order the revision has to be done once in two years.
 - (iii). The following services are at present in deficit and need to be revised upwards:
 - (a). Crane vessel (floating crane)
 - (b). Charges on containers
 - (c). Container handling equipment.
 - (d). Berthing and mooring at docks.
 - (e). Composite towage and pilotage charges and
 - (f). Port conservancy.
 - (iv) However, revision of rates for crane vessel, charges on containers and container handling equipment has not been proposed for the following reasons:

Crane Vessel

The floating crane will fully depreciate by 2005-06. The quantum of upward revision to neutralise the deficit in the service will be substantial to discourage its use. The MBPT will assess whether its service needs to be provided in the pattern of cargo traffic handled by port at present. Till such time no revision of charge is proposed.

Containers and Container handling equipments

Introduction of Box rate for containers is being examined and as such the revision of charges for containers and container handling equipments has not been proposed at present.

- (v) The MBPT has proposed revision of rates in respect of the following services:
 - (a). Berthing and mooring at docks.
 - (b). Composite towage and pilotage charges and
 - (c). Port conservancy.
- (vi) The MBPT has also proposed revision of rates for supply of chipping and painting labour.

2.2. The MBPT has advanced the following arguments in support of its proposal for upward revision of rates:

A. Berthing and Mooring services

- (i) The deficit in the berthing and mooring services at docks was 169% for 2000-01. This calls for revision of charges upward by 169%. Considering the declining traffic at MBPT and as the charges at JNPT have remained unchanged it may not be advisable to revise the berth hire charges at this juncture.
- (ii) Presently, berth hire charge is common for all berths. TAMP had directed to prescribe berth hire charges for different berths depending on the different type of facilities provided / services rendered at each berth. If different rates are prescribed for different berths, berths having higher rates would remain under utilised and can lead to bunching of vessels. However, as the facilities provided at all the three docks are not identical, berth hire charge is proposed dock-wise with one rate for berths in Indira Dock and another rate for the Prince's and Victoria Docks (P & V Docks). In fact, dock-wise berth hire was in vogue till 31 October 1997.
- (iii) In the case of offshore supply vessels and vessels which are not engaged in conveyance of cargo of the port, the services need not be rendered in deficit and concessions need not be granted as it will not be playing any role in increasing the cargo traffic. In respect of these vessels the existing charges are proposed to be revised upwards by 139% without considering the escalation factor.

B. Pilotage and Towage

- (i) The pilotage and towage service is in deficit by 119% even after exclusion of the proportionate amount of special Voluntary Retirement Scheme. Considering the declining traffic the rates for these services are proposed to be revised upwards by 25% in respect of vessels visiting docks and by 10% in respect of vessels visiting by the Marine Oil Terminal (MOT) and Pir Pau berths.
- (ii) Since 1999 some services such as Bollard Pull Test and Garbage Reception Facility have been rendered by port for which charges have been fixed with the sanction of the Chairman but have not been incorporated in the Scale of Rates. It is now proposed to incorporate charges for such services in the Scale of Rates.
- (iii) The table of mooring fees from the Scale of Rates is proposed to be deleted as the facility of mooring at anchorage has not been utilised by any of the vessels calling at MBPT for the last six years.

C. Port Dues

- (i) The port dues have not been revised ever since it has been prescribed in US dollars except that the basis of charge was converted from NRT to GRT in the year 1994. The proposal for revision of port dues was rejected by the TAMP in November 2001 saying that the expenditure incurred on maintenance dredging will need to be considered as a deferred revenue expenditure and written off over the number of years for which benefit lingers on. Thus the analysis has been reworked spreading the expenditure on dredging of the main channel for the next three years. Further, with a view to bringing down the overall deficit in other services rendered by the MBPT by cross-subsidisation, it is proposed to revise port dues by 15%.

D. Rates for coastal vessels

The rates for coastal vessels have to be fixed at 70% of those of foreign-going vessels. There is no Government decision for fixation of rates of coastal vessels at 70% of those for foreign-going. There is only recommendation of a committee appointed by the Government in 1985 for fixation of rates for coastal vessels at $66\frac{2}{3}$ to 75% of those for foreign-going vessels. In case the rates for coastal vessels are fixed at 70% of those of foreign-going vessels, the increase in the rates of coastal vessels will be more than 300%. In fact, the Government's thrust has been for promoting coastal shipping. The coastal traffic would not be able to bear the proposed increase of over 300%. The P & V Docks are ideal for coastal shipping and there are facilities in P & V Docks which are under utilised. Therefore, the increase in rates of port dues, pilotage, tug assistance, towage, mooring and other services rendered under port of Mumbai pilotage, tug assistance, towage, mooring and other services fees order, 2002 for coastal vessels is proposed to be limited to 100%.

E. Rate for supply of chipping and painting labour

At present a rate of Rs.525/- per labour / per shift is levied for supply of chipping and painting labour. As per accounts of 2000-01 the cost per man-shift is approximately Rs.1270/-. When the rate of Rs.525/- was fixed the chipping and painting employers Associations had filed a writ petition against the revision. Courts judgement on the writ petition is awaited. Considering that the MBPT is incurring heavy losses in maintaining this work force, it is proposed to revise these charges to Rs.630/- per labour per shift and to recover the overtime wages on actuals in addition to normal charges whenever any labour is required to work beyond normal working hours.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MBPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the MBPT for comments/information. In response, the MBPT has furnished its observations.

4.1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to furnish additional information / clarification on various points vide our letter dated 20 June 2003. The MBPT furnished information vide its letter dated 13 August 2003. The MBPT was again requested to furnish additional information / clarification vide our letter dated 26 September 2003 on certain points which arose from the information furnished by the MBPT. The MBPT was also requested to furnish certain information / clarification as decided at the joint hearing vide our letter dated 30 June 2003.

4.2. The MBPT has furnished the following additional information / clarification to the queries raised by us:

I. MBPT letter dated 13 August 2003**A. Financial / Cost Statements**

- (i). The following cost statements are furnished in the prescribed proforma:
- (a). The cost statements for the estate and railway activity for the years 2000-01, 2001-02 and 2002-03 are given in the prescribed formats.

- (b). Projections for 2004-05 based on traffic projections, inflation and other factors are given in the prescribed formats enclosed.
- (c). Amended cost statement taking into account actuals for the year 2002-03 is given in the prescribed format enclosed.
- (d). The income estimates in BE 2003-04 include additional income from the proposed revision. The income for the year 2003-04 at the existing tariff is indicated in the prescribed format enclosed.
- (ii). The number of vessels indicated in the cost statements is arrived considering past trend in vessel traffic and likely increase due to taking over of stevedoring service. The cargo traffic projected for the five year plan is as under:

Year	<u>Traffic in million tonnes</u>
2003-04	28.00
2004-05	29.50
2005-06	30.44

- (iii). Number of ships shown for port dues and towage and pilotage are the total number of ships called at the port which have paid port dues and towage and pilotage charges. However, number of ships shown for berth hire charges are the ships berthed at the Indira and Princes & Victoria Docks only. It does not include number of ships berthed at Jawahar Dweep, Pir Pau or vessels engaged in stream operations. Number of ships reckoned for port dues and pilotage are, therefore, more than the number of ships reckoned for berth hire charges.
- (iv). If the rates for rendering services to coastal vessels are prescribed at 70% of the rates prescribed for foreign-going vessels the estimated additional income will be Rs.12.98 crores.
- (v).
 - (a). The net block has been apportioned to various activities and sub-activities on the basis of the activities / sub-activities for which they pertain to. Working capital has been apportioned on actual basis wherever possible. In some cases the current assets and the current liability are apportioned on the basis of income / expenditure of services as the case may be.
 - (b). There are no assets pertaining to the services covered under the comprehensive revision likely to be completed and commissioned during the years 2003-04 and 2004-05.
 - (c). It is confirmed that the assets which are decommissioned / disposed are excluded from the capital employed figure while computing the ROCE.
- (vi). The assessed capacity of port is 30.5 million tonnes. The cargo projected for 2003-04 is 28.00 million tonnes and for 2004-05 is 29.50 million tonnes.
- (vii). (a). The basis of apportionment of common costs is as under:

Types of Expenditure	Basis of Apportionment
Maintenance Dredging	Location-wise / activity-wise
Residual Management and General overheads	Direct cost of each service
Finance and Miscellaneous	Salaries and wages of each service
Labour Welfare and Medical	Number of employees of each service

- (b). For the purpose of arriving at the cost of rendering the service the departmental overheads and the expenses of Legal, Accounts and Secretary and Planning and Research Departments are apportioned to the services at the ratio of direct cost of the service. Expenditure on Stores Department is apportioned on the basis of value of stores consumed, expenditure of labour welfare and medical department is apportioned on the basis of number of employees. Expenditure on engineering department is apportioned based on the cost of repairs and maintenance. Financial and miscellaneous expenditure is apportioned based on the ratio of salaries and wages of each service. Port conservancy entails comparatively less staff expenditure. As such, these expenses have correctly been apportioned to the service port conservancy and it is not on lower side.
- (viii). The observation made by the TAMP about double counting of loan is correct. Corrected cost statement eliminating double counting is furnished.
- (ix). The working capital for the year 2003-04 and 2004-05 has been estimated at the same level as that for 2002-03.
- (x). The sub-items mentioned as others under the Current Assets are the advances granted to the employees and to Municipal Corporation, Accrued interest and other deposits lodged by the MBPT. These are being the current assets of the port same has been included for arriving at the working capital. Since the MBPT funds are blocked during the course of its business we feel it has rightly been considered as current asset.
- (xi). It is true that the service port conservancy is self supporting. However, it is not correct to say that vessels calling at JNPT are required to cross-subsidise the deficit. As per the agreement entered into between the MBPT and the JNPT the cost of maintaining the common user channel and the related navigational aids was to be shared by both parties equally. The estimated cost of maintaining the main channel is Rs.15.89 crores in the year 2002-03. Port Dues received from vessels calling at JNPT is just enough to meet half of the expenditure only. As per the protocol agreement between JNPT and MBPT, the MBPT has to undertake other activities like removal of wreck, inquiring into the marine casualties etc., for such activities the reserve needs to be build up.

(B). Scale of Rates

Section (IV) Composite Berth Hire Charges

- (i). It is reiterated that except at a few berths, services rendered at all the berths are common. The exceptions are only in respect of the capacity of cranes and covered sheds. It was apprehended by the Board of Trustees that if different rates for different berths are prescribed vessels agents may opt for allotment of berth of lower rates and berth having higher rates may remain under-utilised. In addition prescribing different rates for group of berths will also add to documentation and other work for the purpose of billing. Further vessels are shifted many times from one berth to another berth for various reasons and in such cases prescribing berth wise rates may complicate the billing system.
- (ii). The local crafts are the boats, barges and crafts plying within harbour limits and covered under Inland Vessels Act, 1917. the rates prescribed in US \$ are applicable to the foreign boats, crafts and barges.

Port Dues

At MBPT the number of vessels visiting the port more than once in a month are not many. As such prescribing the levy on per entry basis may yield negligible

increase. In case TAMP desires it may prescribe the Port Dues on each entry basis without altering the rates prescribed for once in the same month.

Pilotage and Towing

- (i). The pilotage and towage fees are prescribed according to the distances covered, tugs used etc. In case of tankers higher tonnage pilots are required. As such the fees prescribed for movement with tug assistance and without tug assistance varies depending on the distances between the locations of movement.
 - (ii). The composite towage and pilotage rates were fixed way back in 1988. Situation of vessel traffic then was such that vessels used to wait in stream for getting berth for discharging cargo. In other words it was the inability of the port in providing berths on arrival of vessels. Majority of vessels calling at the port were to anchor at the stream and subsequently they had to be brought to decks to discharge cargo. Situation has now changed. Many times berths are vacant awaiting vessels. Nowadays vessels opt to discharge cargo at mid-stream and carry cargo to other ports or through barges to the MBPT. Since such vessels are not engaged in conveyance of the cargo to the MBPT it was decided not to give any concession as there is no reason why the MBPT should render service to such vessels at a loss and hence the rates are proposed to be fixed to cover the cost. In some cases after completing the import operations, vessels used to occupy the berth completing the import operations, vessels used to occupy the berth awaiting export cargo. In such cases vessels opt to await in stream. As such it was proposed to cover the deficit fully.
 - (iii). The term composite towage and pilotage fees itself is self explanatory. We feel the definition clarifying the terms is not required.
 - (iv). The Nhava Sheva cross line and Dharamtar cross line fall within the limit of Mumbai Port. All these ports are falling within the inner limits of the MBPT.
 - (v). In the case of vessels / barge visiting JNPT Uran, Dharamtar or Mara enters the MBPT water limits at BFL and leaves MBPT Port cross line. This traversing is treated as one full cycle for recovery of charges.
 - (vi). The need for vesting such powers to the Chairman arises because certain services which are not the regular activity of the port are required to be rendered on receipt of requisition at a short period. Such services cannot be standardised and rates prescribed therefor. Charges recoverable vary depending on the staff deployed and equipment utilised, the scale of pay of the staff deployed etc.
- Provisions at Item No. b (iii) at table VI was incorporated with a view that in near future if MBPT decides to hire out / purchase any new tug to attend the vessels on fire the rates will be depending on the capacity of tug purchased or hired and rate at which it is hired. As such it may not be advisable to prescribe the rate now.
- (vii). It is the responsibility of the port to attend the vessel on fire by providing fire fighting service. The charges provided at table V(a) are not for providing fire fighting facilities. It is infact for deployment of additional tugs if felt necessary depending on the situation.
 - (viii). The provisions proposed at item (c) Table - V and item (b) Table -VI gives discretionary powers to the Deputy conservator / Chairman to determine when the tug is required to attend a vessel at Jawahar Dweep and Pir Pau. Circumstances in which such attendance is necessary cannot be definitely

specified. It varies from time to time depending on the configuration of the vessel, size of the vessel, weather condition etc., Deputy Conservator is the appropriate authority who can assess on the spot the position correctly and take action accordingly. We feel these clauses need to be prescribed in the Scale of Rates.

- (ix). (a). The attendance and detention fee for Master Pilots and Pilots were worked out on the basis of actual scale of pay and allowances of pilots prevailing in the year 1999 and were converted into US \$.
(b). Provision at clause (vi) (a) below Table V has been prescribed to cover the services if any rendered beyond port limits by the Master Pilots and pilots. Normally such service is indentured by the coastguard / navy or any vessel which is in distress and SOS is received. Charges towards boarding lodging and traveling will depend on the craft used for traversing to the place of distress from shore and distance at which the service is rendered. In such a situation MBPT TA Regulation cannot be applied for recovering the charges.
- (x). At present the MBPT is not supplying water through water boats. In case in near future if it is decided to undertake this service, to enable MBPT to recover some charges the provision is being proposed to be retained in the Scale of Rates. One of the main activities of port is to provide towage and pilotage services to the vessels calling at Mumbai port for which rates have been prescribed at tables I to III. All other services for which rates have been prescribed in other tables are the ancillary services connected to the shipping movements and these can be termed as sub-activities. Maintaining separate cost of these services will not be possible. As such we do not subscribe to the views that supply of water to vessels in stream to be considered as sub-activity of port dues.
- (xi). The charges prescribed at Table IX are leviable only if services are rendered to the vessels.
- (xii). For rendering services the normal contingent of staff is specified at note (2) below Table X. Additional charges are recoverable only if additional staff is deployed. In such circumstance, additional charges recoverable would depend upon the scale of pay and the period for which the service is rendered. Hence the provision that the Chairman be empowered to sanction such charges. The need for vesting such powers to the Chairman arises because certain services which are not regular activity of the port are required to be rendered on receipt of requisition at a short period. Such services cannot be standardised and charges prescribed. The charges recoverable vary depending upon the services rendered and the circumstance thereof. Recovery of charges will also depend on Scale of Pay of the staff deployed.
- (xiii). As stated by the TAMP review of categorisation of floating crafts for the purpose of levy of licence fees has been made. Since there is no change in the types of boats operating in the harbour it is felt that modifications at present are not required. Regarding prescribing licence fees on annual basis at 8 times the monthly rate as existing in the Bunder Scale of Rates it is stated that majority of the Boats / trawlers covered under the Bunder Scale of Rates which are subjected to 8 monthly charge for making payment on annual basis are fishing trawlers and fishing in mid sea is officially not allowed during monsoon season. Whereas the crafts covered under the Table XII are normally operating 12 months in a year and hence no concession is proposed.

- (xiv). The working showing fixation of hire charges for dock tugs is indicated below:

Working of hire rates for dock tugs

	Based on a conventional dock tug (in Rs.)	Based on an AM & VS Dock tug (in Rs.)
Capital cost	1,22,26,215	1,86,52,805
Estimated Life	20	15
(i). Depreciation	61,311	12,43,520
(ii). Operation and Maintenance of tug	63,04,041	65,93,954
(iii). 18½% Return on capital	2,26,850	34,50,789
Total expenditure in a year [(i) + (ii) + (iii)]	65,92,202	1,12,88,243
Monthly expenditure	5,49,350	9,40,687
Per day expenditure (Assuming 26 days working in a month)	21,129	36,180
Therefore per shift of 8 hours	7,043	12,060
Say	7,000	12,000

The rate indicated at item No.(b) of table XIII is the average rate of existing charges

- (xv). As desired the working showing fixation of rates for Bullard Pull Test is indicated below:

Hourly rate for	In Rs.
1 Dock Tug	1,508.00
1 Doctor	157.00
1 Dock Master	202.00
2 Pilots	738.00
Total	2,605.00

Since the job is of specified nature and requires the services of highly skilled personnel the rate has been prescribed at Rs.5,000/- for coastal vessels and US \$ 238 for foreign going vessel though the total expenses excluding financial and miscellaneous expenses and other expenses is Rs.2605. A statement showing the working of fixation of Garbage Reception facility charges also furnished.

- (xvi). Regarding the submission dated 25 June 2003 made by the MSSLOA it is stated that the clarification on the points raised by the Association have been furnished to the TAMP on earlier occasions. The TAMP thereafter under its Order No.TAMP/6/2000-MBPT dated 14 February 2001 had directed not to recover licence fees for water conveyance separately on vessels which are registered under the Bunders and paying licence fees under Section I of the BSRs. The Association has not raised any new points. As such no comments are now offered on the submission of the Association dated 25 June 2003. Further the Association has already filed a writ against the rate of licence fees levied at present by the MBPT. As such the matter is subjudice.

- (xvii). A statement indicating the actual labour cost of chipping and painting at present is furnished. The existing rate of Rs.525/- per labour per shift was fixed with effect from 1 June 1999. Then the deficit in the service rendered by ex-BDLB was 90% when compared with their income. Separate working sheet was not prepared then. The then existing rate of Rs.325 per labour per shift

was raised to Rs.525/- in phased manner after discussing the proposal with port users.

II. MBPT letter dated 17 October 2003

A. Financial / Cost Statements

- (i). Break-up of Rs.12.98 crores of additional income if the rates for coastal vessels are prescribed at 70% of the rates prescribed for foreign going vessels is as under:

Towage & Pilotage	Rs.8,94,48,986/-
Port Dues	Rs.4,03,97,882/-
Total	Rs.12,98,46,868/-

- (ii). Details of the estimated cost of maintaining the main channel in the year 2002-03 are given below:

	Rs. in crores
Operating expenditure	
(i). Dredging	8.41
(ii). Others	1.96
Departmental overheads	0.84
Management overheads	2.01
Depreciation	0.54
Pension, Gratuity, PLR	1.20
	14.96
+ Escalation @ 6.22%	0.93

The actual revenue received from JNPT as port dues in 2002-03 was Rs.10.74 crore. The income for 2003-04 is estimated at 12.57 crores and at Rs.13.32 crores for 2004-05

B. Scale of Rates

- (i). We are of the view that the rate of berth hire should be uniform irrespective of availability of covered sheds etc., and should not be differentiated based on facilities and services provided. Equipment and storage facilities provided at berths are not uniform and they vary from berth to berth. Even the equipment provided at a berth are not fixed to that berth or may not be designated or used for the vessel at that berth. The MBPT quaylines are linear and cranes can be shifted to adjacent berths depending upon the requirement. In case a vessel with cargo not requiring storage facility arrives at the port and if a covered shed is only available, we may not be in a position to levy lesser rate for not availing of this facility. Charges for any facility extended to the cargo is recovered separately. At MBPT all the berths are functioning as multi purpose berths. Allocation of berths is considered based on the factors like draft availability of sufficient quayline, width etc., which determines where a vessel is to be berthed and not the facilities available at a particular berth. At MBPT almost all the sheds of Indira Dock are provided with the wharf crane. The service berth hire is in deficit by 140%. This clearly indicates that this service is recovering the cost only partially. Thus the cost of providing wharf crane service is not being recovered, though it is included as cost while fixing the berth hire rates. Any further reduction in charges will affect the port finances adversely.
- (ii). (a). The pilotage is charged for the movement of vessels in the category of off-shore supply vessels from Sea to Dock and Dock to Sea under item (D) of Table-I of Port of Mumbai, pilotage tug assistance, towage, mooring and other services fees order 1998.

- (b). Distances between Sea / MFL to Stream and Stream to Nhava Sheva Cross Line or Dharamtar Cross Line are not same. Distance between Sea / MFL and Nhava Sheva cross line is approximately 12.7 nautical miles whereas the distance between sea / MFL and Dharamtar cross line is approximately 11.2 nautical miles. Location of the stream is considered as middle portion of the port consisting of designated steam anchorage area and the navigational channels of Mumbai Port.
- (c). The MPL (Nhava Sheva Cross Line) and Dharamtar cross line are the lines notified as Eastern Port limit of Mumbai Port. Nhava Sheva and Dharamtar are the Ports adjacent to the Mumbai Port outside its Eastern Port Limits. This port limit is declared and notified vide Government of India (Ministry of Shipping and Transport Wing) vide Notification No.PW/PGL-12/82(IV) dated 28 May 1982.
- (iii). JNPT, Uran, Belapur, Mora, Trombay and Dharamtar Ports are adjacent ports outside the Eastern Mumbai Port limit. The vessel/ barges visiting these ports enter MBPT water limits at BFL and leaves MBPT at cross line of MBPT Eastern Limits between these ports and Mumbai Port. It means that on one end of MBPT, vessels / barges enter and at other end the vessel / barges leaves the port. Entire traversing of the vessel / barge through Mumbai Port water limits completes its voyage in MBPT limits. Hence fresh entry of the vessel / barge from these ports has to be treated as fresh arrival of the vessel. The distances involved in the movement mentioned in the note and normal inward / outward movement are not same and are as per the each location where vessels / barges intend to proceed.
- (iv). On an average the increase in wages per year is of 5% as per the trend. Accordingly, while prescribing the charges with the approval of the Chairman in the year 2000 the escalation in wages has been considered at 5% each for 3 years i.e., 15.76% in all. As such the escalation in cost is taken at Rs.119/- i.e., 15.76% of Rs.755/- i.e., one day wages.
- (v). Hire rates for harbour tugs was already incorporated in the Scale of Rates way back in 1985. Hire charges for Dock Tugs is now proposed to be incorporated in Scale of Rates. These rates have already been fixed with approval of the Chairman in the year 2000.
- (vi). Statement indicating details of expenditure of Chipping and Painting workers for the year 2002-03:

(In Rs.)

A.	Operating Expenditure		
	(i). Salaries and wages	2,78,07,097	
	(ii). Overtime	3,60,00	
	(iii). Other employee related expenditure	1,65,000	
		2,83,32,097	
B.	Management and General Administration		
	(i). Salary and overtime	16,74,373	
	(ii). Water charges	86,000	
	(iii). Repairs and Maintenance	1,79,000	
		2,02,000	
		21,41,373	
C.	Finance and Miscellaneous Expenditure		
	(i). Pension and Gratuity	91,49,910	
	(ii). PLR	10,74,000	
	Total Expenditure	1,02,23,910	
		4,06,97,380	

5.1. A joint hearing in this case was held on 25 June 2003 at the office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users have made their submissions.

5.2. As decided at the joint hearing, the MBPT was requested to take further actions on the following points:

- (i). Furnish its reply to the various points raised in our office letter dated 20 June 2003.
 - (ii).
 - (a). Item-wise financial implications of its proposal including the additional revenue on account of revised coastal vessel rates and reduction in berth hire charges proposed at Princes and Victoria Docks.
 - (b). Actual labour cost of supply of labour for chipping and painting activities both at the time of fixing the existing rates and at present. An analysis of escalation in various cost elements of the corresponding rate since the last revision should also be furnished.
 - (iii). The issue of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) bound vessels cross-subsidising at an enhanced rate for the deficit in the vessels related activity of the MBPT was also discussed with the MBPT officials. The MBPT assured to examine this issue and furnish its comments. The MBPT also agreed to examine the feasibility of introducing a separate port dues structure, if found necessary, for the JNPT bound vessels so as to keep the burden on them at the existing levy.
- 5.3. (i). The MBPT furnished its reply to the various queries raised in our letter dated 20 June 2003. The reply furnished by the MBPT is narrated under paragraph 4.2. I.
- (ii).
 - (a). The MBPT furnished the details of additional income if the rates for coastal vessel are prescribed at 70% of the rates prescribed for foreign-going vessel. The details furnished by the MBPT have been reproduced at paragraph No.4.2. II A. (i) above.
 - (b). The MBPT also furnished statement indicating details of expenditure of Chipping and Painting workers which have been furnished at paragraph No.4.2. II B. (vi) above.
- (iii). The MBPT did not agree that the vessels calling at JNPT are required to cross-subsidise the deficit. It stated that the cost of maintaining the common user channel and the related navigational aids was to be shared by both parties equally. Half of the port dues recovered from vessels calling at JNPT is just enough to meet half of the expenditure. The MBPT did not propose any separate port dues structure for vessels calling at JNPT through MBPT waters.

6.1. The MBPT vide its letter dated 26 August 2003 has filed a separate proposal for revision of composite berth hire charges and pier dues. This proposal has been registered as a separate tariff case and the case is in the consultation process.

6.2. In the backdrop of Indian Rupee appreciating in value against US dollar, the MBPT vide its letter dated 25 November 2003 has requested to revise upward the proposed charges prescribed in US dollar in respect of composite towage & pilotage charges and port dues by 6% and composite berth hire charges and pier dues also by 3%. The points made by the MBPT in this connection are summarised below:

- (i). The proposal for upward revision of port dues, composite towage& pilotage charges and review of berth hire charges was registered under TAMP letter dated 31 December 2002.

- (ii). Services rendered to the foreign going vessels are prescribed in US dollars in the proposal.
- (iii). Indian Rupee is appreciating against US dollar which has resulted in less income to the port from the services rendered to the foreign-going vessels.
- (iv). Since the date of proposal for upward revision the US dollar has depreciated by 6%.
- (v). Financial implication to the port is Rs.3 crores approximately in respect of composite towage & pilotage charges and port dues.
- (vi). The deficit in this service in the year 2002-2003 is 62% and the deficit will raise to 70%.
- (vii). Charges prescribed in US dollars in respect of composite towage & pilotage charges and port dues be revised upward by 6%.
- (viii). The rates proposed for composite berth hire charges and pier dues also need to be enhanced by 3% for similar reasons.

6.3. The MBPT was requested to furnish workings in respect of depreciation of US \$ and loss of income an account of the depreciation to justify the proposed additional increase of 6% in port dues and pilotage activities alongwith certain additional information / clarifications.

6.4. The MBPT vide its letter dated 30 December 2003 has responded and made the following points:

A. Financial statements / cost statements

- (i). Additional income expected to be realised on account of revision of rate of berth hire charges for off-shore supply vessels and vessels which are not engaged in conveyance of cargo is as follows:

Year 2003 – 2004	Rs.1.02 crore
Year 2004 – 2005	Rs.1.02 crore

- (ii). Additional income on account of maintaining disparity in coastal tariff at 70% of the rates for foreign-going vessels for the two years is as follows:

Year 2003 – 2004	Rs.10.94 crore
Year 2004 – 2005	Rs.12.36 crore

- (iii). The forecast of vessel traffic for the years 2003-04 and 2004-05 is as under:

	2003	2004
Foreign-going	2935	3111
Coastal	2215	2347
Total	5150	5458

B. Other Information

(i). Operating cost of composite towage and pilotage

Actual salary & wages for the year 2002-03 Rs.12.72 Crore

Estimated Salary & wages	2003-04	2004-05
--------------------------	---------	---------

Rs.13.51cr. Rs.14.35 cr.

With a view to eliminate restrictive practices followed by the workmen, working of tug on weekly off day, utilisation of tugs in any of the areas of the port operating without waiting for full compliment of staff and avoiding delay in shift change over and down time of craft have been made. To further increase availability of tugs, MBPT has hired two 45 BP harbour tugs at Rs.1,19,015 per tug per day. The fuel cost of running these hired tugs has to be borne by the port. The issue of rationalisation of manning scales has been referred to the National Tribunal and its award is awaited.

(ii). Utilisation of cranes

The low utilisation of wharf cranes are due to the following reasons:

- (a). Declining traffic
- (b). Average unit load has increased to more than 6 tons against the existing wharf cranes of 3 tons and 6 tones capacity.
- (c). Many vessels calling at the port operate with their own on board equipment.
- (d). Wharf cranes have become very old.

(iii). Berth hire charges

- (a). There are no wharf cranes provided at Princess & Victoria Docks. As far as Indira Dock is concerned, there are no wharf cranes at berth Nos.1 to 6 ID. Other berths are provided with wharf cranes which can be shifted from one adjacent berth to another berth depending on requirement. BPS berth is not provided with wharf crane but is provided with container handling Quayside Gantry Crane (QGC).
- (b). Reasonable justifications have already been given as to why differential berth hire charges commensurate with facilities and services provided at various berths cannot be adopted at Mumbai Port. The service berthing and mooring at docks is rendered in deficit for last few years. Cost statement of 2002-03 for this service shows a deficit of 89% when receipts are compared with total cost without considering the return on capital employed. Even the barest minimum cost is not recovered on this service. Having differential berth hire charges for crane / non-crane berths or reducing the rates for non-crane berths is not advisable on account of this huge deficit. Granting of rebate or prescribing a lesser rate in respect of crane and non-crane berths can be considered only if the present rate of recovery is sufficient to cover the cost of the service fully.
- (c). The BPX berth is reserved for container handling which is open to sea. That being so, average siltation of this berth is much more as compared to other berths at Indira Dock Basin. Consequently, the incidents of expenditure on maintenance dredging at this berth is much more than other berths. This berth being open to sea vessels berthing at this berth requires to spend less time for berthing / unberthing activity as compared to the vessels being berthed at other berths at India Dock Basin. Considering all these points in the past Berth Hire Charges for occupation of this berth was prescribed at a higher rate than the rates prescribed for other berths. However, as per the directives issued by the empowered committee constituted by the Ministry in 1985 for rationalisation of port tariff, uniform berth hire charges were prescribed with effect from 5 May 1988. Quay cranes provided at BPX are specialised and capital intensive equipment and

the cranes at other berths are less expensive. Therefore charges for utilisation of quay cranes are now recovered separately.

- (iv). Exchange rate on the date of proposal i.e., (8.10.2000) was 1 US \$ = Rs.48.03. The exchange rate on 19 November 2003 was 1 US \$ = Rs.45.24. This shows that US dollar has depreciated by 6% since the date of our proposal.

6.5. The Mumbai Ship to Shore Launch Owners Association (MSSLOA) filed a Writ Petition before the Hon'ble High Court of Bombay in the year 2003 against the MBPT and others in the matter of license fee levied by the MBPT for water conveyance. The Government of India in the Ministry of Shipping vide letter No.PR-14019/32/2003-PG dated 3 October 2003 informed us that the High Court directed the petitioners to approach the Central Government for necessary relief under the provision of Section 54 of MPT Act and accordingly the MSSLOA has represented to the Central Government to modify or cancel TAMP's Order dated 14 February 2001. The MOS has sought the comments of this Authority on this issue. All factual information available on record in this regard have been furnished by us vide our letter dated 31 October 2003.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This proposal is for revision and, to a limited extent rationalisation, mainly of vessel related charges and rate for supply of chipping and painting workers. It is another piecemeal revision proposal from the Mumbai Port Trust even after this Authority in its order dated 5 November 2001 relating to revision of port dues at the Mumbai Port Trust had categorically advised the Port to formulate its proposal for comprehensive review of its Scale of Rates for all activities. In fact, the Mumbai Port Trust had also subsequently vide its letter dated 4 January 2002 assured that a comprehensive proposal for review of Scale of Rates for all the services rendered by the Port would be submitted by the second week of February 2002. Changing its earlier stand, the Mumbai Port Trust has now decided only to formulate a proposal for those services which are reportedly in deficit on the ground that review of rates which have been revised in the recent past would not be necessary at this juncture. This approach of the Mumbai Port Trust does not appear to be a rational one. Firstly, it is to be understood that a comprehensive review of Scale of Rates need not necessarily result only in upward revision of all tariff. Secondly, a comprehensive proposal gives an opportunity to assess the total impact of the revision at one go. As pointed out by the Oil Industry, the piecemeal revision approach followed by the Port gives rise to frequently changing the cost factors from the point of view of port users. Further, a comprehensive proposal also precludes overlap of allocation of costs between various activities besides providing a platform to the port to adjust the tariff levels depending on the changes in business environment. Incidentally, all the major port trusts except the Mumbai Port Trust have come forward with a comprehensive proposal for review of their respective Scale of Rates by this Authority in the last six years. There is no reason why such a comprehensive exercise could not be undertaken by the Mumbai Port Trust. It will be better if the Mumbai Port Trust takes some timely action in this direction without coming forward with any further piecemeal revision proposal.

- (ii). The MANSA and some other users have made reference to dollar denominations of some of the tariff items and the effect of automatic revision due to depreciation of Indian currency vis-à-vis US dollar. For the purpose of cost analysis, revenue generated out of dollar denominated tariff items is

considered in Indian rupee after applying corresponding exchange rate prevailing at the material point of time. As pointed out by the Mumbai Port Trust, the cost escalation due to inflation is also relevant besides, of course, the drop in volumes.

- (iii). With reference to re-statement of the rates for coastal vessels, the Mumbai Port Trust has proposed to limit any increase on account of re-statement to 100%. The Port has also made an observation that there is no Government decision for fixation of rates of coastal vessels at 70% of those on foreign going vessels. Users have raised objection even to limiting the increase in the coastal vessel rates to the proposed level of 100%.

It is to be noted that the issue of prescribing concessional rates for coastal vessels was not introduced by this Authority on its own. Based on the recommendations of the Directing Group set up by the Ministry of Shipping in 1984, the major ports were allowing concessional tariff to coastal vessels vis-à-vis foreign-going vessels. During the regulatory review of tariff at different ports, it has come to the notice of this Authority that the differential in rates between foreign-going vessel and coastal vessels are much higher than the level recommended by the Directing Group. It was, therefore, decided by this Authority that the disparity, which had widened due to depreciation of Indian rupee vis-à-vis US dollar since the last revision, should be restored to the level of 30% at the time of tariff revision so as to fall in line with recommendations of Directing Group. This Authority has been making such adjustment at the time of the review/revision of tariffs at other ports and considering the estimated additional income on account of such adjustment of tariff. Even though such re-statement of rates of coastal vessels entails substantial increase in the rates wherever revision/review is being undertaken after a long time, this method has been applied by this Authority uniformly at all other ports and there does not appear to be any reason to deviate from this approach in the case of Mumbai Port Trust. It is noteworthy that such re-statement is necessary to ensure that burden more than the level recommended by the Directing Group set up by Ministry of Shipping is not passed on to foreign-going vessels and/or rates for other services are increased to cover the deficit on this account.

The Mumbai Port Trust, however, feels that the under-utilised facilities in the P&V Docks can be ideally made available for coastal shipping and a steep increase in coastal vessel rates may not subserve this purpose. It is noteworthy that the rates approved by this Authority at all the major port trusts are only the ceiling levels, as per the Government policy, and the port trust has the flexibility to operate at a lower rate, if it so desires. In view of this flexibility available, the Mumbai Port Trust can, at its discretion, reduce the rates for coastal vessels. For the purpose of this analysis we have, however, considered the revenue impact of re-statement of coastal vessel rates to the maximum permissible level and hence prescribed the unit rates for the coastal vessels in the Scale of Rates at that level too.

Accordingly, the additional income on account of maintaining the disparity in coastal vessel rates at 70% of the rates for foreign going vessels as estimated by the Mumbai Port Trust at Rs.10.94 crores for 2003-04 and Rs.12.36 crores for 2004-05 has been considered in the cost statement.

- (iv). In view of the present trend of inflation, this Authority has been allowing annual escalation of 6% in the tariff revision proposals of other ports which are decided recently. The projection of expenditure have been moderated accordingly in this case also.
- (v). The MANSA has commented on the cost of excess staff that is built into the tariff. While this Authority has been recognizing the ground realities relating to the labour issues in the port trusts, it has always held that the cost of surplus

labour should be spread over all the activities of the port. For doing so, an analysis of the surplus labour position and a comprehensive proposal encompassing all the activities of the port are necessary. Both are absent in this case. The Mumbai Port Trust has, however, indicated that it has taken various steps to eliminate restrictive practices followed by the workmen. In any case, the issue relating to manning scales is under the consideration of the National Tribunal set up for this purpose.

- (vi). The details of utilization of cargo handling equipment furnished in the Administration Report of the Mumbai Port Trust for the year 2001-02 show that the utilization of wharf cranes is around 20%. Against the available fleet of 51 electric wharf cranes, the maximum number of wharf cranes to be supplied is 17 each in the first and second shifts and 9 in the third shift. The Port has attributed low utilization of wharf cranes to the general declining trend of traffic in the last few years. Further, with the increase in the average unit load, ships do not use wharf cranes of 3 and 6 tonne capacities and prefer to operate with their own on-board equipment. Given the technological changes in shipping, the port should review the need to maintain the high fleet strength of wharf cranes of lower capacity with a view to curtail the cost incurred on them. The management and general overheads for the years 2003-04 and 2004-05 are about 34% of the operating costs for the respective years. Reduction in overheads needs to be achieved to provide cost efficient operation.
- (vii). The Port has included accrued interest, House Building Advance and advances to BDLB as part of current assets while estimating working capital. Interest income on investments and House Building Advance is not considered in the tariff revision exercise. Advances to BDLB are from the balance of revenue receipts. These items should not, therefore, form a part of the current assets for arriving at the working capital. If these items are excluded, working capital estimate will be a negative figure. It has, however, been taken as 'nil' for the purpose of this analysis.
- (viii). One of the objections raised by MANSA is about the Mumbai Port Trust not making any investment to improve any of the services and facilities. The Mumbai Port Trust has, however, pointed out that it has recently acquired new tugs of 45 B.P. and engage private tugs also on hire to provide efficient services besides installing the Vessel Traffic Management System. The Port has also pointed out the various improvements made in turn around time, pre-berthing detention and shift output.
- The Port has confirmed that the assets that are fully depreciated/decommissioned/disposed off have been excluded from the capital employed. It has further confirmed that one-time payment relating to VRS is not included in the estimates. The Port has projected an additional investment of Rs.215 crores in the year 2004-05 but has stated that no additional investment is proposed in the services for which tariff revision is under consideration at this juncture. The Port has not, however, categorically spelt the improvement in performance or increase in efficiency expected to accrue due to the proposed additional investment.
- The value of the gross block of assets indicated for the Port as a whole does not tally with the aggregate of gross blocks of assets shown under different main activities. Reconciliation Statement in this regard furnished by the Port indicates that the assets pertaining to management and administrative function are not apportioned to the relevant main activities but included in the statement drawn up for the port as a whole. The position reported by the Port is considered without any modification in this analysis.
- (ix) The maximum permissible return on capital employed allowed in the case of major port trusts at present comprises of the interest rate at which Govt. of

India. Loans are available to the port trusts plus 3% to each of the two mandatory funds. Since the lending rate of loan by the Government available to the Major Port Trusts has been revised to 11.5% from this year, the maximum permissible return on capital employed is 17.5% as against 18.5% considered by the Port in the cost statement. Necessary corrections have been made in the cost statement accordingly.

The Port has indicated that against the assessed capacity of 30.5 MT, the cargo traffic estimated to be handled is 28 MT for the year 2003-04 and 29.5 MT for the year 2004-05. The capacity utilization accordingly works out to 91.80% for 2003-04 and 96.72% for 2004-05. The maximum permissible return on capital of 17.5% has been moderated with reference to the capacity utilization factor as has been generally done in the other tariff cases.

Necessary corrections in the cost statement have been made to ensure that interest on loans is not double counted as separate item of expenditure and account as part of ROCE.

- (x). Subject to the analysis given above, the financial cost statements have been amended. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (e). The summarized position of the results disclosed by the financial / cost statements for the years 2003-04 and 2004-05 is presented in the table given below.

Sr. No.	Activities	Surplus /Deficit after ROCE 2003-04 (Rs. in crores)	Surplus/Deficit as percentage of operating income	Surplus /Deficit after ROCE 2004-05 (Rs. in crores)	Percentage of operating income
1.	Port as a whole	(-) 313.14	(-) 67.04	(-) 365.24	(-) 76.04
2.	Vessel-related charges (Only in respect of the three sub-activities mentioned below)	(-) 67.22	(-) 56.60	(-) 67.14	(-) 54.00
	(a). Pilotage	(-) 21.44	(-) 43.21	(-) 19.22	(-) 36.10
	(b). Port dues	(+) 12.83	(+) 42.89	(+) 13.95	(+) 43.80
	(c). Berth hire	(-) 58.62	(-) 149.50	(-) 61.87	(-) 157.80

- (xi). Subsequent to its initial proposal and even after the Joint Hearing in this case was over, the Mumbai Port Trust has requested to allow an additional increase of 6% over and above the initially proposed rates in the case of pilotage charges and port dues and 3% in the berth hire charges on account of reduction in income due to appreciation of Indian rupee against US dollar. The Port has pointed out that its estimates were based on a exchange rate of one US dollar equal to Rs.48.03 whereas the dollar has depreciated and the exchange rate presently is around US dollar= Rs.45.24. It has further quantified the estimated financial implication of the fluctuation in the exchange rate on Rs.3 crores approximately in the towage and pilotage charges and port dues. This implication has been duly considered in the modified cost

statement prepared by us. The reduction of Rs.3 crores in revenue when compared to the operating income of the concerned activities of pilotage and port dues is about 3% which is allowed over and above the initially proposed increase in rates.

In the case of berth hire, the Port has subsequently submitted a separate proposal for adjustment in rates consequent to the introduction of hourly rates w.e.f. 1.6.03. This proposal is being dealt with as a separate tariff case. Since the question relating to increase in the unit rate of berth hire is under scrutiny as a part of that proceedings, it is not relevant here to allow any increase in the base rates only to compensate the reduced revenue on account of appreciation of Indian rupee vis-à-vis US dollar.

- (xii). The total cost of chipping and painting labour inclusive of management and general overheads and Pension/Gratuity/PLR is reported as Rs.406.97 lakhs per annum for the total man-shifts in a year of 43781. This gives a cost of Rs.930 per man-shift. The Port proposes to revise the existing rate of Rs.525/- per labour per shift to Rs.630/- per labour per shift. In addition, overtime charges of actuals are also to be recovered.

In view of the cost position reported, this Authority has no reservation in approving the rate proposed by the Mumbai Port Trust. It is true that the Chipping and Painting Employers' Association has filed a Writ Petition in the Hon'ble High Court of Mumbai in 1996 against the rates of Rs.525 fixed by the Mumbai Port Trust then. The Mumbai Port Trust has informed that the Hon'ble High Court has not passed any interim order in this case restraining the Port from effecting any revision. The Chipping and Painting Employers' Association has also not reported about any order passed by the High Court. That being so, the proposed increase in rate sought by the Mumbai Port Trust based on the cost position cannot be denied merely because the concerned users have filed a Writ Petition in the High Court. By way of abundant caution, the Mumbai Port Trust may take action to inform the High Court about the revision of the existing rate of Rs.525/- and implement the revised rates with the permission of the Hon'ble High Court.

- (xiii). The overall financial position for the Port and the vessel related activity for the years 2003-04 and 2004-05 disclose deficits. In view of this position, from the cost point of view, the revision in rates proposed by the Port is justified. Within the vessel related activity Port conservancy shows surplus. In order to keep the impact of increase in tariff to the minimum, the Port has proposed to revise the rates of Port dues also to distribute the quantum of increase overall available charging areas. Since the burden of increase of items of vessel related charges falls on the vessels visiting the Port there may not be any objection to revise the port dues as proposed by the Mumbai Port Trust except in the case of vessels traversing to other ports through the common channel for the reasons explained in the subsequent part of the analysis.

The increase in rates proposed by MBPT and that approved by this Authority are given below:

Sr. No.		MBPT Proposal	Approval by TAMP
I	Berth hire for off shore supply vessels	139%	139%
II	Composite Towing & Pilotage		
	(i). Vessels visiting docks	25% + 6%	28%
	(ii). Vessels visiting MOT and Pir Pau berths	10% + 6%	13%
III	Port Dues	15% + 6%	18%

- (xiv). The proposed increase in port dues will affect the vessels going to JNPT and to the minor port of Dharamtar also; because they have to pass through the common access channel falling within the MBPT limits. These vessels at present pay 50% of the prescribed port dues based on the provision prescribed in Sec. 50B of the M.P.T. Act which reads as follows:

"50B: Port dues of vessels not discharging or taking any Cargo: -
When a vessel enters a port, does not discharge or taking any cargo or passengers therein (with the exception of unshipment and reshipment as may be necessary for the purpose of repair), she shall be charged with a port dues at a rate to be determined by the Authority and not exceeding half the rate with which she would otherwise being chargeable".

The issue of such vessels paying 50% of port dues at the MBPT tariff has been analyzed extensively in the Order passed by this Authority on 5 November 2001 on the proposal of the MBPT for revision of port dues. It was suggested that a separate fee for users of the common channel should be prescribed since usage of the common access channel by the vessels calling at the JNPT would be regular feature. Alternatively, it was also advised by this Authority that the MBPT could seek from the JNPT reimbursement of expenditure incurred on the common user channel, instead of covering such expenditure through levy of port dues. It is noteworthy that a separate agreement relating to the procedure to be followed for using the common user channel was signed between MBPT and JNPT in 1989 and clause 18 of this agreement provides for a review after sufficient experience is gathered in implementation. Even after 14 years and significant growth in volumes of traffic / activity at JNPT, this agreement is not yet reviewed. The details furnished by the MBPT show that income from the port dues of JNPT bound vessels is estimated to be around 13.32 Crores as against the annual cost of maintaining the common channel of Rs. 15.89 Crores. Even if the rate of port dues is revised upwards as proposed by MBPT, despite the fact that the activities port conservancy is in revenue surplus, there does not appear to be any justification for requiring the vessels visiting some other port which are not going to avail the pilotage and berthing services of MBPT to contribute more for reducing deficits in the pilotage and berthing activities of the MBPT.

It has to be recognized that section 50 B of the M.P.T. Act prescribes levy of port dues at 50% in the specified cases as a maximum limit. In order to ensure that the increase in port dues at the MBPT approved to reduce the deficit in other vessel related activities of the port is not passed on to the vessels entering the MBPT limit but, carrying out cargo operation at some other port, it may be necessary to reduce the existing 50% port dues payable by such vessels to 42.50% of port dues in such cases to maintain a revenue neutral position in such cases.

- (xv). Existing Scale of Rates provides for levy of port dues once in a month in case of foreign-going vessels. The port was advised to consider change in the frequency of levy of port dues on a per entry basis in line with similar provisions at other major port trusts with suitable adjustments in the unit rates. The port has agreed to alter the basis of levy to per entry without altering the unit rate since the number of vessels visiting the port more than once a month is not much. Incidentally, a similar advice was rendered by this Authority while processing the proposal of the MBPT for revision of port dues in November 2001 and a similar reply was given by the MBPT. In the absence of supporting data furnished by the port to analyse the implication of conversion of basis of charging, this Authority did not allow any change in the method of charging. The same position applies even now.

(xvi). As mentioned earlier, the Mumbai Port Trust has submitted a separate proposal for adjustment of berth hire charges reportedly to off-set the drop in revenue due to introduction of hourly berth hire charges. In this proposal, the Port has only proposed to rationalize the existing berth hire charges and revise upward charges for off-shore supply vessels and vessels which are not engaged in conveyance of cargo of the Port. As pointed out by the Mumbai Port Trust in reply to one of the comments of MANSA, the instant proposal was submitted prior to this Authority ordering hourly berth hire rates commonly at all the major ports. Since hourly berth hire charges are already been introduced, the revised schedule of berth hire charges is now prescribed with hourly rates.

In the existing arrangement, same composite berth hire charges are levied at all the berths in the docks of Mumbai Port Trust. This Authority has already advised the MBPT to prescribe berth hire charges for different berths depending on the facilities provided/services rendered at such berths. This does not mean that individual berths should have separate berth hire charges. What is envisaged is grouping of berths depending on the facilities available. It is true that the berths in the docks of Mumbai Port Trust are multi-purpose berths and the problems expressed by the Mumbai Port Trust in prescribing differential berth hire rates appear to be genuine. Further, none of the users have expressed any serious reservation to the rationalization of berth hire charges for different docks proposed by the Mumbai Port Trust. That being so, the proposal of the Mumbai Port Trust to have two berth hire charges for two groups of docks is approved. Incidentally, the Mumbai Port Trust has proposed to retain the existing charges for the Indira Dock Group and reduce the existing rates for Princess and Victoria Docks.

Generally, at other ports differential berth hire charges are prescribed for crane and non-crane berths. The reasons given by Mumbai Port Trust for not having such differential rate are reasonable given the huge cost deficit disclosed by the berthing and mooring activity. Since the present berth hire charges do not fully cover the cost of services, extending any rebate for any non-crane berth is not relevant. In any case, the rates for Princes and Victoria docks where no wharf cranes are provided have been proposed to be at a lower level. The Port may, however, as a next step, attempt to prescribe separate berth hire charges for those berths where craneage is levied separately or as a part of handling charges.

(xvii). Since the services of berthing is in deficit, the Port does not want to extend any concessions to off-shore supply vessels and to those vessels which are not directly contributing towards the cargo traffic of the Port. This stand of the Port is not unreasonable given the huge cost deficit in the concerned activity. The proposed upward revision of berth hire charges by 139% in the case of off-shore supply vessels and vessels which are not engaged in conveyance of the cargo of the port is, therefore, approved. In any case, even in the normal cases, the increase would be nearly of this order due to restatement of coastal vessel rates. The Port has confirmed that the additional income to be generated on this account is duly included in its cost statement.

(xviii). With reference to berth hire charges, MANSA has made certain objections and suggestions. The point made by MANSA about the proposed increase of minimum GRT for charging berth hire from 300 to 1000 appears to be misplaced as the Mumbai Port Trust has confirmed that the practice of charging berth hire for a minimum of 1000 GRT is in vogue for more than 15 years now and it is not a new provision proposed to be introduced newly.

It is a common Order of this Authority that berth hire should stop 4 hours after the vessel signals its readiness to sail. The request of the MANSA is to make available a competent officer of the Mumbai Port Trust round-the-clock to accept such signal for sailing. The Mumbai Port Trust has not raised any

specific reservation to implement this suggestion of MANSA. The Mumbai Port Trust is advised to ensure that a competent officer is on duty round-the-clock to accept vessel/agents signalling readiness to sail. Reportedly, this procedure is already in vogue at the JNPT.

It is a common prescription that one day's berth hire is levied as a penalty when a vessel raises a false signal of readiness to sail. This prescription is applicable at all the major port in the country and there does not appear to be any new development at the Mumbai Port Trust warranting reduction of the penalty to 4 hours as suggested by the MANSA.

The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire excludes, the delay in sailing of a vessel due to tidal/weather conditions etc. The suggestion of MANSA that such delay is beyond the control of the vessel and hence berth hire should not be levied. This Authority has always held that users should not be made responsible for the delay caused/attributable to ports. A time limit for cessation of berth hire was prescribed by this Authority with the intention of not passing on any burden on the user for the delay caused by the port in providing outward pilotage and towage services. Delay in sailing on account of tide, weather conditions etc. cannot in any case be attributable to a port. The suggestion of MANSA in this regard is not, therefore, accepted.

- (xix). The MANSA has made a request about not levying lighterage dues on vessels discharging/receiving cargoes after anchorage when vessels discharge cargo in anchorage for subsequent discharge at Mumbai Port Trust dock/bunder. The Mumbai Port Trust has already included a provision for exempting such vessels from payment of lighterage dues.
- (xx). The Oil Industry has represented that the Port is revising charges for oil tankers frequently. The Port has replied that the facilities at Jawahar Dweep and Pir Pau are modernized and upgraded at a considerable capital cost pier dues and wharfage POL were revised by 25% and 37% respectively in 2001 when cost deficit in the services were much higher. This time also the pilotage/towage for vessels visiting Jawahar Dweep / Pir Pau are proposed to be increased by only 10% when the activity shows higher deficit. As pointed out by the Mumbai Port Trust, after completion of upgradation and modernization of Jawahar Dweep jetties and other matching facilities, Oil Industry will be able to derive full benefits of increased discharge rate.
- (xxi). The issue of levy of licence fee for water conveyance has been strongly agitated by the Mumbai Ship to Shore Launch Owners' Association (MSSLOA) which mainly represents launches operating from the Ballard Pier. One of their main grievances is that the flexibility in doing different operations available for launches operating at other places is not available to them. According permission for carrying out any specific operation and regulating such operations within the port area are the functions of the Mumbai Port Trust and these are not for this Authority to interfere.

In February 2001, while disposing of a representation filed by the MSSLOA , this Authority provided relief to them by ordering that vessels paying licence fee for water conveyance need not pay licence fee for use of bunders which was also levied additionally earlier. In that proceedings, this Authority decided to review categorization of floating crafts for the purpose of levy of licence fee and bunder charges at the time of the next general revision of Mumbai Port Trust tariffs. In this proposal, the Mumbai Port Trust has not come out with any analysis for review of the categorization of floating crafts for the purpose of charging the license fee. The Port has however, proposed not to increase the license fee for two categories – Catamaran, hovercrafts, etc. and boats and launches plying from the Ballard Pier jetty.

The MSSLOA has filed a Writ Petition in the High Court of Bombay against the existing licence fee for water conveyance (Rs.50/- per GRT per month) and it is understood that the Hon'ble High Court has directed the petitioners to approach the Central Government for necessary relief under Section 84 of the MPT Act. Till disposal of the representation by the Government, it is advisable to maintain status-quo with reference to the launches operating from Ballard Pier which incidentally is the proposal of the Mumbai Port Trust also.

- (xxii). The cost statement for composite towage and pilotage discloses a deficit of around 39%. As against the general increase of 25% proposed for this service, the port has proposed increases to the extent of 119% in pilotage service without tug assistance for stream operations. Likewise, it has proposed 170% increase in pilotage for port trust Dock to either Naval Dock or Mazgaon Dock or Darukhana Dock or Bunders or vice versa without tug assistance.

In reply to a query, the port has clarified that in the past vessels had to wait in stream because of port's inability to provide a berth on arrival of the vessel. Situation has now changed and many times berths are vacant awaiting vessels. Some vessels opt to discharge cargo midstream and carry cargo to other ports or through to MBPT berths and the MBPT has stated that it need not suffer deficit in giving service to such vessels which do carry cargo to MBPT. The argument of the port is reasonable. Since average deficit in the pilotage and towage sub-activity as adjusted now is about 38%, increase is limited to 39%.

- (xxiii). Pilotage fee shall cover services of pilot and provision of required number of tugs / launches for inward and outward movement and one shifting within the same dock system / basin at the request of the vessel. The definition of pilotage fee has been included in the Scale of Rates.

- (xxiv). The port has revised the definition of 'coastal vessel' in accordance with the general prescription made by this Authority in respect of other major ports which is approved.

- (xxv). In the prescription of charges for movement of vessels in the category of off-shore supply vessels, the port has indicated the category of off-shore supply vessels as "supply vessels, survey vessels and specific support vessels etc.," which is approved.

To levy fees and charges for pilotage on ships / vessels of war for any additional movement from sea to stream or stream to dock or stream to stream or dock to dock, the port has proposed additional 50% of charges prescribed for such pilotage in addition to charges leviable for normal sea to dock and dock to sea movement. Likewise it has proposed twice the rates prescribed for pilotage on ships / vessels of war for cold move of Naval vessels. These conditionalties are approved.

- (xxvi). Note 6 to tables I to IV prescribing powers to the Chairman of MBPT to fix rates for services not specified in the relevant table is not in accordance with tariff setting arrangements envisaged in the MPT Act. This provision is, therefore, deleted.

- (xxvii). Item (a) under Table V prescribes charges for a tug attending a vessel on fire. Item (b) under Table VI provides charges for a fire-float or any other craft attending a vessel on fire or otherwise, in stream or at Jawahar Dweep and Pir Pau. Firefighting is the responsibility of the port and a separate charge for fighting a fire need not be levied; cost of firefighting establishment forms part of the concerned activities. The port has accepted that firefighting is the responsibility of the port and has added that this charge is for deployment of

additional tug, if felt necessary, depending on the situation. If the port feels additional tug is necessary for firefighting there should be no extra charge; only if the vessel on fire requisitions services of additional tug, fire float or any other craft, extra charges should become payable. The conditionality has been amended accordingly.

- (xxviii). Item (c) under table V provides for additional charges for attendance of a tug at Jawahar Dweep / Pir Pau when such attendance is thought necessary by the Deputy Conservator. Such unguided discretionary provisions are not desirable and the port was requested to prescribe circumstances in which such attendance may be necessary. The port has stated that circumstances vary from time to time depending on the size and configuration of the vessel, weather conditions etc. and that the Deputy Conservator can assess position on the spot and take appropriate decision. If safety of the vessel and the port property and hazard to navigation are the concern, it is for the port to take appropriate action and cover the cost through charges for port conservancy. If the vessel requisitions services of additional tug extra charges should become payable.

The charges for attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau shall, therefore, become payable only if the vessel requisitions services of additional tug. The relevant conditionality is suitably modified.

- (xxix). The port has proposed to increase the charges for attendance of Master Pilot/Pilot beyond the limits of the port when needed in unavoidable circumstances from \$ 10.45 to \$ 142.50 (Rs.4788) plus boarding / lodging / traveling expenses to which he is entitled at the rates to be fixed from time to time. The port has clarified that such service is rendered to navy/coastguard or vessels in distress at their request in emergencies and the charges towards boarding, lodging and traveling will depend upon the craft used for traversing to the place of distress from shore and distance at which service is rendered. The port has stated that the charges have been worked out on the basis of scale of pay and allowances of pilots prevailing in the year 1999 and converted into USD and have furnished the detailed computation thereof. The amount worked out is Rs.2400 per day. At the current exchange it works out to US \$ 52.631 per day. Further, the discretionary powers proposed to be vested on the Chairman to collect boarding, lodging and traveling expenses to which the Master Pilot or Pilot is entitled cannot be approved and the clause has, therefore, been suitably modified to enable the port to collect such charges at actuals.

- (xxx). Table VIII provides charges for supply of water to shipping by water boats. In reply to a query the port has clarified that all the services for which charges have been prescribed in Tables IV to XV of the pilotage scale of rates are ancillary services connected with the shipping movements. At present it is not supplying water to shipping by water boats; however it has proposed to retain the rates in the tariff to enable recovery of charges in case service is rendered in future. Users have represented that rates for ancillary services not provided by the port should not be increased as this gives handle to the private service providers to increase their charges with reference to the revised charges of the port. In this backdrop, the provisions relating to water supply by water boats is deleted from the Scale of Rates. If and when MBPT starts providing this service, it can approach this Authority for prescribing a suitable rate therefor.

- (xxxi). The port has added additional conditionality in the form of notes governing the rates for fire services salvage operation. The conditionality are in the nature of giving more clarity. It is however, to be further clarified that these charges are payable only when requisitioned by the user. A suitable additional condition has been added in this regard.

(xxxii). Table X provides for charges for services of Diving team as specified therein. Notes 4 & 6 thereunder provide that additional charges payable when extra employees in certain categories and additional plant are deployed shall be as fixed by the Chairman (MBPT). This provision is not in accordance with the tariff setting arrangements envisaged in the MPT Act. The respective conditionalities are, therefore, deleted.

Likewise the discretionary power proposed to be vested on the Chairman (MBPT) to fix fees for diving team for work outside port limits is deleted for reasons stated above.

(xxxiii). The port has explained that the facility of mooring at anchorage has not been utilised by any of the vessels calling at MBPT port for the past six years. It does not expect any vessel to require this service in the absence of any Anchor Hoy vessels. In this backdrop, the proposal of the MBPT to delete the existing table of mooring fees from its Scale of Rates is approved.

(xxxiv). The power proposed to be vested on the Deputy Conservator to alter the rates of salvage fees on articles salvaged within the port limits is not in line with the tariff setting arrangements envisaged in the MPT Act. The proposed conditionality is, therefore, deleted.

(xxxv). The port has categorised its fleet of harbour tugs and dock tugs in terms of the capacity of the tugs while fixing the charges leviable for miscellaneous jobs other than towage job. With regard to the calculation of charges for hire of conventional dock tugs and AM& VS dock tugs for miscellaneous jobs, the MBPT has prescribed hire charges of its tugs on the basis of average rate of existing charges. After allowing the rate of return at 17.5% for reasons stated earlier and correcting the error in the calculation, the revised rate has been arrived. While doing so, the present exchange rate has been applied as against a much lower conversion rate adopted by the port. The proposed rates have been modified accordingly.

(xxxvi). The port has not furnished details showing how charges for garbage reception facilities have been worked out. However, no user has specifically commented about reasonableness or otherwise of these charges. These are approved.

(xxxvii). While revising the Scale of Rates, general definition of terms, common prescriptions, etc. made by this Authority and included in other ports Scale of Rates have been suitably inserted at appropriate places.

(xxxviii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved will be ceiling level and the rebates/discounts will be at the floor level. The MBPT will have the flexibility to charge lower rate if it so desires based on the commercial judgement of the port.

(xxxix). The revised Scale of Rates approved will remain valid for period of two years from the date of notification of the Order. This Authority may, however, entertain general revision proposal from the MBPT ahead of schedule.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). To delete the existing Section-IV – composite berth hire charges and substitute therefor the revised Section-IV – composite berth hire charges of the MBPT as per Annex - II.
- (ii). To delete the existing schedule of port dues and substitute the revised schedule of port dues as per Annex - III.
- (iii). To delete the existing schedule of composite towage, pilotage and other fees order and substitute the revised schedule as per Annex - IV.

10. The revised rates and conditionalities shall come into force after expiry of thirty days from the date of publication of the Order in the Gazette of India. Further, the revised rate for supply of Chipping and Painting workers is subject to the MBPT informing the Hon'ble Bombay High Court and obtaining its permission to implement the revised rate.

Annex - I (a)

(Rs.in lakhs)

CONSOLIDATED COST STATEMENT FOR THE PORT AS A WHOLE

Sr.No	Particulars	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I	Operating Income					
(I)	Cargo handling and Storage	27466.58	25431.63	24663.82	24902.6	25345.87
(ii)	Port and Dock	15493.92	14956.76	16336.17	17170.5	17688.8
(iii)	Railway	311.59	308.07	291.44	300	300
(iv)	Rentable Land & Building	3088.55	3356.17	4192.78	3538	3538
(v)	Additional income by maintaining disparity in coastal vessel tariff.				1094	1236
(vi)	Additional income from foreign exchange fluctuations					
Total		46360.64	44052.63	45484.21	47005.1	48106.67
	Drop in income due to depreciation of US Dollar reported by the Port				300	300
	Total Operating Income				46705.1	47806.67
II	Operating Cost					
	Cargo handling	14039.06	12078.23	11735.73	12439.87	13186.26
	Port & Dock	12068.73	9983.61	9288.38	9845.68	10436.42
	Railway	1440.91	1110.4	1118.91	1186.04	1257.2
	Rentable Land & Building	1319.65	1324.19	2259.47	2395.03	2538.73
	Total Operating Cost	28868.35	24496.43	24402.49	25866.62	27418.61
	General facilities					
	Cargo Handling	3227.52	2167.56	3002.64	3002.64	3002.64
	Port & Dock	0.02	1.87	0.95	0.95	0.95
	Railway					
	Rentable Land & Building	10.42	11.19	9.69	9.69	9.69
	Total General Facilities	3237.96	2180.62	3013.28	3013.28	3013.28
	Depreciation					
	Cargo handling	2534.33	2673.18	2661.15	2661.15	3075.6
	Port & Dock	1859.79	1832.19	1851.01	1851.01	2380.81
	Railway	71.99	74.38	124.82	124.82	124.82
	Rentable Land & Building	129.97	90.16	103.56	103.56	103.56
	Total Depreciation	4596.08	4669.91	4740.54	4740.54	5684.79
	Finance & Misc. Exp.					
	Cargo handling	8715.81	15257.42	9863.39	15596.1	15596.1
	Port & Dock	3840.07	6958.66	3908.44	6179.94	6179.94
	Railway	760	1199.95	740.38	1170	1170
	Rentable Land & Building	284.12	483.95	287.79	453.96	453.96
	Total Finance & Misc. Exp.	13600	23899.98	14800	23400	23400
	Ex-gratia payment/PLB					
	Performance reward					
	Total-II	50302.39	55246.94	46956.31	57020.44	59516.68
III	Surplus (I - II)	-3941.75	-11194.31	-1472.1	-10315.34	-11710.01
IV	Allocated Management & General overheads.					
	Cargo handling	6444.4	5509.08	5528.51	5860.22	6211.83
	Port & Dock	4691.49	3949.17	3827.18	4056.81	4300.21
	Railway	1069.35	737.27	743.09	787.67	834.93
	Rentable Land & Building	906.43	806.65	884.21	937.26	993.49
	Total Allocated Mgmt. & Genl. Overheads	13111.67	11002.17	10982.99	11641.96	12340.46
V	Net Surplus (III - IV)	-17053.42	-22196.48	-12455.09	-21957.3	-24050.47
VI	Interest on Loan	971.42	869.45			
VII	Net surplus after interest	-18024.84	-23065.93	-12455.09	-21957.3	-24050.47
VIII	Capital Employed	63384	64216	63382	58245	73698
IX	Return at 17.5% for 2003-04, 2004-05				10192.87	12897.15
X	Capacity utilisation				91.80%	96.72%
XI	Return on Capital Employed linked to Capacity Utilisation				9357.05	12474.12
XII	Net Surplus / Deficit after returns				-31314.35	-36524.59
XIII	Surplus / Deficit as percentage of (I)				(-) 67.04%	(-) 76.40%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-) 71.72%	

(Rs.in lakhs)

COST STATEMENT FOR PORT & DOCK FACILITIES

Sr.No.	Particulars	Without Change				
		2003-04	2004-05	2003-04	2004-05	2003-04
I	Operating Income					
	Composite Towage & Pilotage	4818.51	4461.65	4005.03	4396.02	4659.78
	Port Dues	2841.73	2792.42	2905.2	2764.59	2914.59
	Berth Hire	4054.99	4341.4	3983.57	3920.68	3920.88
	Additional income by maintaining disparity in coastal tariff.				1094	1236
	Total	11725.23	11595.47	11883.8	12175.49	12731.25
	Proportionate drop in income due to depreciation of US dollar reported by MBPT				300	300
	Total-1	11725.23	11595.47	11883.8	11875.49	12431.25
II	Operating Cost					
	Operating Cost					
	Composite Towage & Pilotage	3559.07	3114.6	2597.95	2759.54	2931.19
	Port Dues	1162.81	1055.29	1036.7	1101.18	1169.68
	Berth Hire	3839.17	3848.96	3559.79	3781.21	4016.4
	General facilities					
	Composite Towage & Pilotage					
	Port Dues					
	Berth Hire	0.02	1.55			
	Depreciation					
	Composite Towage & Pilotage	857.89	810.73	819.31	819.31	819.31
	Port Dues	51.29	49.88	54.17	54.17	54.17
	Berth Hire	289.74	341.08	347.67	347.67	347.67
	Finance & Misc.Exp.					
	Composite Towage & Pilotage	1141.09	2180.64	1084.76	1715.22	1715.22
	Port Dues	106.54	195.43	119.8	189.54	189.54
	Berth Hire	1875.27	3414.23	1994.65	3154.32	3154.32
	Total-II	12882.89	14992.49	11614.8	13922.16	14397.5
III	Surplus (I - II)	-1157.66	-3397.02	269	-2046.67	-1966.25
IV	Allocated Management & General overheads.					
	Composite Towage & Pilotage	1435.63	1281.94	1146.3	1217.6	1293.33
	Port Dues	317.1	246.67	284.8	302.51	321.33
	Berth Hire	1831.82	1712.09	1633.93	1735.56	1843.51
	Total-IV	3584.55	3240.7	3085.03	3255.87	3458.17
V	Net Surplus (III - IV)	-4742.21	-6637.72	-2796.03	-5302.34	-5424.42
VI	Interest on Loan	971.42	869.45			
VII	Net surplus after interest	-5713.63	-7507.17	-2796.03	-5302.34	-5424.42
VIII	Capital Employed for 2003-04, 2004-05					
	Composite Towage & Pilotage		5324	4518	3699	2880
	Port Dues		449	438	384	330
	Berth Hire		5567	5105	4757	4409
	Total-VII		11340	10061	8840	7619
IX	Return at 17.5% for 2003-04, 2004-05				1547	1333.32
X	Capacity utilisation.				91.80%	96.72%
XI	Return on Capital Employed linked to Capacity Utilisation				1420.14	1289.58
XII	Net Surplus / Deficit after returns				(-6722.48	(-6714.00
XIII	Surplus / Deficit as percentage of (I)				(-56.60%	(-54.00%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-55.30%	

Annex - I (b)

(Rs.in lakhs)

COST STATEMENT FOR COMPOSITE TOWAGE & PILOTAGE

Sr.No.	Particulars	Without Change				
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I	Operating Income					
	Composite Towage & Pilotage	4430.19	4071.01	4545.01	4001	4241.06
	Double Banking & Lighterage dues	65.33	67.61	126.14	72.66	77.02
	Sundry Charges	322.99	323.03	323.88	322.36	341.7
	(v) Additional income by maintaining disparity in coastal vessel tariff.				753	852
	Total	4818.51	4461.65	4995.03	5149.02	5511.78
	Proportionate drop in income due to depreciation of US dollar				187.13	187.68
	Total-I	4818.51	4461.65	4995.03	4961.89	5324.1
II	Operating Cost					
	Operating Cost	3559.07	3114.6	2597.95	2759.54	2931.19
	General facilities					
	Depreciation	857.89	810.73	819.31	819.31	819.31
	Finance & Misc.Exp.	1141.09	2160.64	1084.76	1715.22	1715.22
	Total-II	5558.05	6085.97	4502.02	5294.07	5465.72
III	Surplus (I - II)	-739.54	-1624.32	493.01	-332.18	-141.62
IV	Allocated Management & General overheads.	1435.63	1281.94	1146.3	1217.6	1293.33
V	Net Surplus (III - IV)	-2175.17	-2906.26	-653.29	-1549.78	-1434.95
VI	Interest on Loan	184.14	164.39			
VII	Net surplus after interest	-2359.31	-3070.65	-653.29	-1549.78	-1434.95
VIII	Capital Employed		5324	4518	3699	2880
IX	Return at 17.5% for 2003-04, 2004-05				647.32	504
X	Capacity utilisation				91.80%	96.72%
XI	Return on Capital Employed linked to Capacity Utilisation				594.23	487.46
XII	Net Surplus / Deficit after returns				(-)2144.01	(-)1922.41
XIII	Surplus / Deficit as percentage of (I)				(-)43.21%	(-)36.10%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-) 39.65%	

Annex - I (c)

(Rs.in lakhs)

COST STATEMENT FOR PORT DUES

Sr.No.	Particulars	Without Change				
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I	Operating Income					
	Port Dues	2547.47	2497.46	2549.8	2500	2650
	Anchorage	101.31	112.75	82.29	103	103
	Fees for Water Conveyance	133.34	115.03	164.27	94	94
	Miscellaneous	59.61	67.18	108.84	67.59	67.59
	Additional income by maintaining disparity in coastal vessel tariff.				341	384
	Total	2841.73	2792.42	2905.2	3105.59	3298.59
	Proportionate drop in income due to depreciation of US dollar				112.87	112.32
					2992.72	3186.27
II	Operating Cost					
	Operating Cost	1162.81	1055.29	1036.7	1101.18	1169.68
	General facilities					
	Depreciation	51.29	49.96	54.17	54.17	54.17
	Finance & Misc.Exp.	106.54	195.43	119.8	189.54	189.54
	Total-II	1320.64	1300.7	1210.67	1344.89	1413.39
III	Surplus (I - II)	-1320.64	-1300.7	-1210.67	1647.83	1772.88
IV	Allocated Management & General overheads.	317.1	246.67	284.8	302.51	321.33
V	Net Surplus (III - IV)	-1637.74	-1547.37	-1495.47	1345.32	1451.55
VI	Interest on Loan	40.21	35.89			
VII	Net surplus after interest	-1677.95	-1583.26	-1495.47	1345.32	1451.55
VIII	Capital Employed		449	438	384	330
IX	Return at 17.5% for 2003-04, 2004-05				67.2	57.75
X	Capacity utilisation				91.80%	96.72%
XI	Return on Capital Employed linked to Capacity Utilisation				61.68	55.85
XII	Net Surplus / Deficit after returns				1283.64	1395.7
XIII	Surplus / Deficit as percentage of (I)				42.89%	43.80%
XIV	Average Surplus/Shortfall				43.35%	

Annex - I (e)
COST STATEMENT FOR BERTH HIRE

(Rs.in lakhs)

Sr.No	Particulars	Without Change				
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
I	Operating Income					
	Berth Hire Charges	3998.31	4273.24	3862.69	3800	3800
	Other Income	66.68	68.16	120.88	120.88	120.88
	Total-I	4064.99	4341.4	3983.57	3920.88	3920.88
II	Operating Cost					
	Operating Cost	3839.17	3848.96	3559.79	3781.21	4016.4
	General facilities	0.02	1.55			
	Depreciation	289.74	341.08	347.67	347.67	347.67
	Finance & Misc.Exp.	1875.27	3414.23	1994.65	3154.32	3154.32
	Total-II	6004.2	7605.82	5902.11	7283.2	7518.39
III	Surplus (I - II)	-1939.21	-3264.42	-1918.54	-3362.32	-3597.51
IV	Allocated Management & General overheads.					
		1831.82	1712.09	1633.93	1735.56	1843.51
V	Net Surplus (III - IV)	-3771.03	-4976.51	-3552.47	-5097.88	-5441.02
VI	Interest on Loan	54.41	48.55			
VII	Net surplus after interest	-3825.44	-5025.06	-3552.47	-5097.88	-5441.02
VIII	Capital Employed		5567	5105	4757	4409
IX	Return at 17.5% for 2003-04, 2004-05				832.47	771.57
X	Capacity utilisation				91.80%	96.72%
XI	Return on Capital Employed linked to Capacity Utilisation				764.2	746.26
XII	Net Surplus / Deficit after returns				-5862.08	-6187.28
XIII	Surplus / Deficit as percentage of (I)				-149.50%	-157.80%
XIV	Average Surplus/Shortfall				(-) 153.65%	

Annex - II
SECTION - IV
A. Composite berth hire charges

Berth hire charges on vessels, boats and barges berthed at Indira Dock and its harbour wall, including Ballard Pier Extension, Prince's & Victoria Docks and its harbour walls shall be payable by Masters or Owners or Agents or Charterers of such vessels, boats and barges at the following rates:-

Sl. No.	Vessels berthed at	Rate per GRT for per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign-going vessel (in US \$) (ceiling rate)
1.	Indira dock & its harbour walls, Ballard Pier and Ballard Pier Extension	0.094	0.0059
2.	Prince's & Victoria Docks and its harbour walls	0.073	0.0046

Notes:

1. For the purpose of levy of the above charges
 - (i). the minimum GRT for any vessel will be taken as 1000 and
 - (ii) the term 'vessel' will include the Boats, Barges and craft of GRT of 1000 and above.
2. The berth hire shall be leviable from the time a vessel takes the berth till the time it leaves the berth.
3. (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply, berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail.
 - (ii). There shall be a 'penal berth hire' equal to one day's berth hire charges for a false signal.
 - (iii). The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
 - (iv). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
4. Sundays and Docks Holidays declared under Docks Bye-Law No.118 will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.
5. Every Boat and country craft of less than 1000 GRT and pleasure yacht and a lash barge entering the Docks shall be levied berth hire charges of Rs.4.25 / US \$ 0.3375 per hour or part thereof for the first 200 GRT or part thereof and Rs.2.12 / US \$ 0.1687 per hour or part thereof for every additional 100 GRT or part thereof in respect of costal / foreign-going vessels respectively. This concessional rate will be admissible to local craft, boats and barges except off shore supply vessels whether self propelled or not and plying in foreign and coastal trade. The concessional rates shall also be admissible to lash barges and pleasure yacht irrespective of their tonnage. Each barge will be separately charged berth hire charges treating each as a distinct vessel. However, when the barges make use of wharf crane, the composite berth hire charges as prescribed at (1) above shall be levied.
6. Off shore supply vessels falling in the category of coastal vessels berthed at any berth in Docks or Harbour Wall shall be levied berth hire charges of Rs.0.224 per GRT per hour or part thereof. All the off shore supply vessels will be subjected to this rate irrespective of the GRT of the vessels and will not be entitled for concessional levy as at (5) above.

7. Definitions and General Terms and conditions prescribed in the Scale of Rates for pilotage, towage, etc., shall also govern levy of composite berth hire charges.

B. Charges for supply of chipping and painting workers payable by the indentors

Rs.630/- per labour per shift plus overtime wages on actuals.

Annex – III

PORT DUES

SCHEDULE

Sl. No.	Vessels chargeable	Rate of Port Dues per GRT		Due how often chargeable in respect of same vessels
		In Rs. (ceiling rate)	US \$ (ceiling rate)	
1. (a).	Foreign going vessels of 3000 tons and upwards (except fishing boats)	-	0.1955	Once in the same month.
(b).	Foreign going vessels of Ten tons and upwards but less than 3000 tons (except fishing boats)	-	0.138	Once in the same month.
(c).	Tugs, boats, ferry boats and river boats, whether propelled by steam or other mechanical means arriving from ports outside India	-	0.138	Once between the 1 st January and 30 th June and once between 1 st July and 31 st December in each year
2. (a).	Coastal vessels of 3000 tons and upwards (except fishing boats)	6.240	-	Once in the same month
(b).	Coastal vessels of Ten tons and upwards but less than 3000 tons (excepts fishing boats)	4.404	-	Once in the same month
(c).	Coastal vessels such as tugs, boats, whether propelled by steam or other mechanical means	4.404	-	Once between 1 st January and 30 th June and once between 1 st July and 31 st December in each year
3. (a).	A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers –			
(i).	But taking in any cargo or passengers at the port OR	75% of the Port Dues		Once in the same month
(ii).	But sailing from the Port without taking any passenger or cargo OR	50% of the Port Dues		Once in the same month
(iii).	For the purpose or repairs, dry docking, taking in bunkers, provision of water or for change of crew or for discharging any sick member of the crew and sailing from the Port without taking in any passenger or cargo	50% of the Port Dues		Once in the same month

	(iv).	A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a port but not discharging or taking any cargo or passengers therein as described in Section 50 B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.	NIL	
	(b).	A vessel, which, having paid 3/4 th Port dues, leaves port but again enters the port with cargo or passengers or for any other purpose within the month for which payment was made	25% of the port Dues	Once in the same month
4.		A vessel which enters the Port but does not discharge or take in any cargo or passenger (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargoes may be necessary for purpose of repairs)	42.5% of the Port Dues	Once in the same month
5.		Telegraph vessels	50% of the Port Dues	Once in the same month
6.		Pleasure Yacht or any vessel which having left the Port is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage, either with or without stress of weather	No Port Dues	
7.		A vessel in distress with cargo on board brought into harbour in tow	Full Port Dues	Once in the same month
8.		A vessel in distress with no cargo on board brought into harbour in tow	75% of the Port Dues	

Notes:

- (1). The vessels visiting JNPT, if for any reasons the same vessels visit MBPT, 57.5% of the Port Dues recoverable as per the above schedule shall be levied. However, vessels plying exclusively between MBPT and JNPT for carriage of cargo shall be levied full Port Dues as per the above Schedule. Vessels paying full port dues at the MBPT need not pay 42.5% of the MBPT port dues at the JNPT.
- (2). The month for levy of charges under these Schedules shall be reckoned as 1st day (inclusive) of one month to the 1st day (exclusive) of the next month or from the 2nd day (inclusive) of one month to the 2nd day (exclusive) of the next month and so on e.g. 2nd of January (inclusive) to 2nd of February (exclusive).
- (3). For oil tankers with segregated ballast the reduced Gross Tonnage that is indicated in 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken as its Gross Tonnage for the purpose of levying Port dues.
- (4). Definitions and General Terms and Conditions prescribed in the Scale of Rates for pilotage, towage etc., shall also govern levy of Port Dues.

Annex – IV**SCALE OF RATES****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). 'Foreign-going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). 'GRT' means Gross Registered Tonnage of vessel as per the Ship's Registry or the International Tonnage Certificate issued by the competent authorities.
- (iv). 'Vessel' includes any thing made for the conveyance mainly by water of human being or of goods and a caisson.
- (v). 'Pleasure Yacht' means a ship howsoever propelled which is exclusively used for pleasure cruises and does not carry any passengers on a commercial basis.
- (vi). 'Telegraph Vessel' means a vessel equipped with machinery and gears for lifting, examining and laying sub-marine cables for overseas communications.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.

- (b). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the MBPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 18% p.a. The penal interest will apply to both the MBPT and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the MBPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (v). (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the MBPT can submit a suitable proposal to this Authority.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified by this Authority.
 - (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services / cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port and the concerned user.
 - (d). The final rates fixed by this Authority will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (vi). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- The Port Trust may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- Provided that the Port Trust should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.
- (vii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Ten (Rs.10/-) only.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

2.1. Fees and charges for Pilotage, Tug Assistance, Towage, and other services

2.1.1. Fees and Charges for Pilotage, Tug Assistance, Towage etc, on the Gross Registered Tonnage of vessels including Government vessels or vessels hired by Government and the vessels belonging to Coast Guard but excluding (a) vessels/tankers proceeding to or from Jawahar Dweep or Pir Pau and (b) Indian and Foreign vessels commissioned as Naval Vessels.

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign- going Vessel (in US \$) (ceiling rate)
(A)	IN RESPECT OF VESSELS MANOEUVERING WITH MAIN ENGINES		
1.	(a). Sea to Dock and dock to sea with tug assistance	10.78	0.3379
	(b). Sea to Dock and dock to sea without tug assistance	9.80	0.3072
2.	(a). Sea to Stream and Stream to Sea with tug assistance	9.80	0.3072
	(b). Sea to Stream and Stream to Sea without tug assistance	1.95	0.0612
3.	Stream to Dock and dock to Stream (Dock includes Naval Dock, Mazgaon Dock, Darukhana, Bunders etc.)-		
	(a). For movement of vessels without tug assistance	1.95	0.0612
	(b). For movement of vessels with tug assistance	10.33	0.3238
4.	(a). One Port Trust Dock to another Port Trust Dock with tug assistance	4.94	0.1549
	(b). One Port Trust Dock to another Port Trust Dock without tug assistance	3.26	0.1024
	(c). Port Trust Dock to either Naval Dock or Mazgon Dock or Darukhana or Bunders or vice versa with tug assistance	5.31	0.1664
	(d). Port Trust Dock to either Naval Dock or Mazgon Dock or Darukhana or Bunders or vice versa without tug assistance	1.33	0.0417
5.	(a). Stream to Stream (without tug assistance)	0.97	0.0306
	(b). Stream to Stream (with tug assistance)	5.31	0.1664
6.	Dock to Jawahar Dweep/Pir Pau or vice versa with Tug Assistance	7.19	0.2253
(B)	Charges per harbour tug for mooring a vessel which has dragged her anchors	3.14	0.0986
(C).	Charges for the movement of vessels in the category of off-shore supply vessels: (supply vessels, survey vessels and specific support vessels etc.)		
	(a). Sea to Dock and Dock to Sea	8.53	0.2675
	(b). For movement other than movement specified at '(a)' above.	1.79	0.0563

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign- going Vessel (in US \$) (ceiling rate)
(D).	For tugs boats, passenger boats, fishing trawlers, self-propelled barges, dumb barges lash barges, pleasure yacht and country crafts etc.		
(a).	Sea to Dock and Dock to Sea	3.59	0.1126
(b).	Sea to Stream and Stream to Sea	2.24	0.0704
(c).	Stream to Dock and Dock to Stream	2.24	0.0704
(d).	Stream to Stream	2.24	0.0704

Notes:

- (1). Charges for movement without main engines in operation shall be levied at twice the rates payable as per 'A', 'C' or 'D' in the schedule above, as the case may be.
- (2). In respect of items A1 to A3 above where the vessel has made (i) only inward entry into stream / Dock or (ii) only outward exit from Dock / Stream to Sea, half the applicable rate will be charged.
- (3). Any additional movement will be charged separately as per charges prescribed for the movement.
- (4). Supply vessels/tugs going to MFL/MPL (Nhava Sheva Cross line) shall be treated as leaving Mumbai Port and going to sea and next arrival of the vessel shall be treated as fresh voyage.
- (5). Tugs working as supply vessels shall be treated as supply vessels for levy of charges.
- (6). Vessels traversing from Sea to other Ports situated within port limits through MBPT waters shall be treated as Sea/MFL to stream as arrival and from Stream to inner Port MBPT cross line as departure and fresh arrival from the same route will be treated as fresh voyage for purpose of levy of MBPT charges.

2.1.2. Fees and Charges for Pilotage, Tug Assistance, Towage etc. on vessels/tankers proceeding to or from Jawahar Dweep / Pir Pau.

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign- going Vessel (in US \$) (ceiling rate)
(A)	IN RESPECT OF TANKERS MANOEUVRING WITH MAIN ENGINES		
1.	Sea/Stream to Jawahar Dweep/Pir Pau and Jawahar Dweep/Pir Pau to Sea/Stream with tug assistance	19.44	0.6091
2.	(a). Sea to Stream and Stream to Sea without tug assistance	1.95	0.0612
	(b). Sea to Stream and Stream to Sea with tug assistance	13.70	0.4294

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign- going Vessel (in US \$) (ceiling rate)
3.	Jawahar Dweep/Pir Pau to Dock or vice versa, Jawahar Dweep to Pir Pau or vice versa	7.19	0.2253
4.	(a). Stream to Stream without tug assistance	0.97	0.0306
	(b). Stream to Stream with tug assistance	6.13	0.1921
(B)	Charges per harbour tug for mooring a tanker which has dragged her anchors	3.17	0.0994

Notes:

- (1). Charges on tankers which are required to be manoeuvred without main engines in operation shall be levied at twice the rates prescribed at (A) above.
- (2). In respect of items A1 to A3 above where the vessel has made (i) Only inward entry into Stream / Jawahar Dweep / Pir Pau or (ii) Outward exit from Stream / Jawahar Dweep / Pir Pau to sea half of the applicable rate will be charged.

2.1.3. Fees and charges for Pilotage, Tug Assistance and Towage, etc. on ships / vessels of war

Class of ship/vessel	Charges per vessel	
	Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign-going Vessel (in US \$) (ceiling rate)
Battle ships, Battle Cruisers and Aircraft carriers	128088.58	4012.800
Cruisers, Monitors	64044.29	2006.400
Sloops Destroyers and other War ships	32022.14	1003.200

Notes:

- (1). The charges on Ships/vessels mentioned above which are not classified / commissioned as Naval vessels shall be levied as per the charges specified in schedule 2.2.1.
- (2). Charges on Tugs, Launches, Craft and other Boats of Navy shall be levied as per the charges specified in schedule 2.2.1.
- (3). The above charges are for both inward/outward movement from Sea / Stream to dock or vice versa. For single movement of either inward or outward entry half the above charges will be charged.
- (4). Any additional movement from Sea to Stream or Stream to Dock or Stream to Stream or Dock to Dock half the above charges shall be leviable in addition to normal Sea to Dock and Dock to Sea Movement.

- (5). Charges on Naval vessels which are required to be maneuvered without their main engine in operation shall be levied at twice the rates prescribed in the above schedule.

2.1.4. Charges on Vessels/Barges/Boats for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream (Double Banking)

Sl. No.	Nature of Movements	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign-going Vessel (In US \$) (ceiling rate)
(a).	Double Banking with tug assistance	6.94	0.2176
(b).	Double Banking without tug assistance	4.90	0.1536
(c).	Lighterage dues on Mother Vessels discharging/receiving cargo – On Foreign-going vessels and Coastal vessels lighterage dues respectively at the rate of US Dollar 0.0043 and Rs.0.13 per GRT for a period of one hour or part thereof shall be levied from the time it is anchored/occupies the place in stream for working cargo. Anchorage charges shall be levied during the period vessel is not working cargo. The lighterage dues shall not be levied on the vessels engaged in mid-stream discharge for (1) Vessel which discharges part Cargo for reducing the draft of the vessel for calling at the Docks/Pier Mumbai Port Trust and if subsequently calls at Docks or Piers of Mumbai Port, (2) Vessels which discharge entire cargo into barges for subsequent discharge at Docks/Bunders of Mumbai Port and sail out from Stream and the discharged cargo is subsequently brought at Docks/Bunders and (3) Mother Vessels which receive cargo brought by the barges loaded from the MbPT Docks/Bunders.		

General Notes to schedules 2.1.1. to 2.1.4.

- (1). Pilotage fee shall cover services of the port's pilot (s); and provision of required number of tugs / launches for inward and outward movement and one shifting within the same dock system / basin at the request of the users.
- (2). Charges leviable according to GRT will be levied on a minimum of 1000 GRTs.
- (3). For piloting a tug in tow of another barge or barges, charges at the above rates shall be levied on the aggregate Gross Registered Tonnage of the tug and the barge or barges in tow.
- (4). Vessels which come within the definition of – 'Coastal Vessels' and for which regular berths have been provided at the Dock Harbour Wall shall not be charged all inclusive rate when such vessels are piloted direct from their berths to the open sea or vice versa, by their licensed Masters. In all other cases the usual all inclusive rates shall be charged on such vessels.
- (5). For intercepting a vessel outside the Pilot Station but within the Port's limit at the request of the Masters/Owners or Agents of the vessels, a composite charge of Rs.3640.41 in case of coastal vessel US \$ 114.048 in case of foreign-going vessels will be levied.
- (6). Shifting from one berth to another berth or from berth to Dry Dock or vice versa in the same Dock with or without tug assistance or maneuvering with main engine or without main engine will be allowed free of charge. Similarly, shifting from one berth to another at Jawahar Dweep / Pir Pau and turnaround movement at the same berth will also be allowed free of charge, except as in Sl. No. A (3) of schedule 2.1.2. However shifting of vessels between docks on the request of Agents shall be charged as per Sl. No. 4(a) of Schedule 2.1.1.

Explanations:

- (a). Indira Dock Channel : Indira Dock Channel is at a bearing of 305° degree with true meridian. The Channel is 2621 meters long, measures from Ballard Pier steps along the Centre line of the channel. A length of 609 meters, measured along the Centre line constitutes the entrance channel to the Dock and the remaining length of 2012 meters of the Channel forms the Approach Channel to the Dock.
- (b). Prince's & Victoria Docks Channel : The Prince's & Victoria Docks Channel is at a bearing of 281° degree with true meridian and is 975 meters long, measured from the Prince's Dock Entrance lock gate along the Centre line of the channel. A length of 457 meters, measured from Prince's Dock along the Centre line of the channel constitutes the entrance channel and the remaining length of 518 meters of the channel forms the Approach Channel to the Docks.
- (c). The Ballard Pier and Ballard Pier Extension and Harbour Wall Indira Dock will be treated as part of the Indira Dock.

2.1.5. Charges for attendance, cancellation and detention for a harbour tug

Sl. No.		Rate	
		Coastal Vessel (ceiling rate)	Foreign-going vessel (ceiling rate)
(a).	Attendance by Tug for a vessel on fire for every hour or part thereof per tug	Rs.5876.34	US \$ 184.096
(b).	Detention charges for every half an hour or part thereof per tug for cancellation of a tug after it is ordered to tow a vessel and goes alongside [period to be computed from the time the tug leaves its station to the time it returns thereto] or charges for detention of a tug by reasons of a vessel not being ready or any other cause after it has gone alongside a vessel, when the tug is not cancelled	Rs.4269.61	US \$ 133.760
(c).	Attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau for every 24 hours or part thereof per tug	Rs.53400.88	US \$ 1672.960

Notes:

- (1). Charges for attendance by a tug for a vessel on fire will be payable only if the vessel on fire requisitions services of additional tug.
- (2). The charges for attendance of a tug on a vessel at Jawahar Dweep / Pir Pau shall become payable only if the vessel requisitions services of additional tug.

2.1.6. Attendance and Detention Fees for Master Pilots and Pilots –

- (a). When a Master Pilot/Pilot is required to attend a vessel beyond the limits of the Port, in circumstances of unavoidable necessity, a separate fee of Rs.2400 / US \$ 52.63157 shall be charged in respect of coastal / foreign-going vessels for every six hours or part thereof from the time the vessel goes beyond the limits of the Port till the time the Pilot returns to Mumbai. Further, the boarding and loading and traveling expenses to which the master

pilot or pilot is entitled shall be recoverable from the Masters / Owners or Agents of the vessel at actuals.

- (b). **Ambulance and Detention fees for pilot in case of cancellation of movement of the vessel inside the Port limits:**

Detained Vessel (calling rate)	Foreign-going vessel (calling rate)
When the movement of the vessel is cancelled after the boarding of the pilot on the vessel due to ship's fault and if the vessel does not move from its anchoring/berthing point. Rs.2400 Per act	US \$ 52.6316 Per act

2.1.7. Charges for Fire float Vessels, Anchor Hoy Salvage Vessel, Water Boat and any other auxiliary equipment craft except a Tug within Port limits:

Sl. No.	Job Description	Charges per hour or part thereof	
		Detained vessel (in Rs.) (calling rate)	Foreign-going Vessel (in US\$) (calling rate)
(a).	For examining, lifting, laying or re-laying moorings or buoys or recovering anchors or cables or any miscellaneous work	2247.16	70.400
(b).	For attending a vessel on fire or otherwise, in stream or at wharf Dwarp and Pir Pau by		
	(i). F.F. vessel	539.32	16.896
	(ii). Any other craft	As may be fixed from time to time by the Chairman	
(c).	For Salvage Services	2674.12	83.776

Note: Charges for attendance by Fire Float vessel or any other craft for a vessel on fire will be payable only if the vessel on fire requisitions services of additional Fire Float or any other craft.

2.1.8. Charges for hire of Launches and Tank Charges

Sl. No.		Rate	
		Coastal Vessel (in Rs.) (calling rate)	Foreign-going vessel (in US\$) (calling rate)
(a).	Launches	1007.97	10.580
		per hour or part thereof per launch	
(b).	Tank Charges for Discharge of ballast water containing oil in excess of Clause 53 of Mumbai Port Rules	40.26	1.2613
		per hour or part thereof per Tank Charge	

CONDITIONS:

- (1). Requisition in writing for Tank Barge must be submitted not less than 12 hours before the time at which the Tank Barge is required.
- (2). All oil contained in the ballast water will become the absolute property of the Mumbai Port Trust.
- (3). Hire charges for one day will be levied, if the barge is requisitioned and not utilized.

2.1.9. MBPT Fire Services Salvage Charges

Sl. No.		For first 8-hours or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign- going Vessel (In US \$) (ceiling rate)
(a).	For hire of Trailer Pump and/or Ballast Pump	1078.64	33.792
(b).	For attendance of staff-		
	Fire Officer or Section Leader-in-charge	539.32	16.896
	Motor Driver/Pump Operator each	426.96	13.376
	Sub-Section Leader each	426.96	13.376
	Fireman each	337.07	10.560

Notes:

- (1). 12.5 per cent of the above charges will be levied for each subsequent hour or part thereof.
- (2). The chargeable period will be counted from the time of placement of equipments and personnel till the time the withdrawal of equipment and personnel in case of containers operation.
- (3). In case of more than one operation in a calendar day the charge will be levied considering all the operations on continual basis taking into account total number of actual working hours in each operation.
- (4). However if the commencement of the second operation starts in next calendar day, it will be considered as fresh operation for the purpose of charging.
- (5). These charges are payable only when the services are requisitioned by the user.

2.1.10. Diver's Fees:**For work within Port Limits on any day**

Particulars	Fees	
	Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign-going Vessel (In US \$) (ceiling rate)
Charges for a shift of four hours or part thereof of a normal diving team inclusive of hire charges of diving equipments	10696.52	335.104

Notes:

- (1). The diving period for the purpose of billing shall be calculated from the time team leaves the base in Indira Dock / P&V Docks till it returns to the base.
- (2). Normal diving team consists of:
- | <u>Category</u> | <u>No. of employees</u> |
|---------------------------------------|-------------------------|
| (i). Jr. Foreman Diver | 1 |
| (ii). Asstt. Foreman Diver/Diver Gr.I | 2 |
| (iii). Serang | 1 |
| (iv). Tindal | 1 |
| (v). Linesman | 2 |
| (vi). Lascar | 12 |
- (3). If an extra Diver is employed and additional charge of Rs.426.96 / US \$ 13.376 per employee for a shift of four hours or part thereof shall be charged for coastal / foreign-going vessels, respectively.
- (4). Equipment used for normal diving operation
- | | |
|-----------------------|------------|
| (i). Diving boat | 1 No. |
| (ii). Diving dresses | 2 Nos. |
| (iii). Diving helmets | 2 Nos. |
| (iv). Diving Pumps | 2 Nos. |
| (v). Air Hose | 300 R. Ft. |
- (5). For deployment of additional employee plant and gear, additional charges will be recovered. Towing and crane charges shall also be charges separately.

2.1.11. Salvage Fees on articles salvaged within the limits of Port:

- (a). Where no risk of life is involved in salvaging, a charge of 15 per cent on the value of the articles in addition to the actual cost of salvage of articles shall be payable. 10 per cent of charge will be paid to salvors.
- (b). Where risk of life is involved a charge of 30 per cent on the value of articles in addition to the actual cost of salvage of the articles shall be payable. 10 per cent of the charge will be paid to salvors.
- (c). Customs Duty and Municipal Octroi must be paid by the owners or purchasers of salvaged articles.

2.1.12. Examination and Licence Fees**I. Examination and Licence Fees for Special Pilots / Licensed Master of Coastal Vessels, Berges, tugs etc.**

<u>Sl. No.</u>	<u>Particulars</u>	<u>Fees (in Rs.) (calling rate)</u>
(1).	Examination Fee	140.80
(2).	Licence Fee / Renewal Fee / Issue of Duplicate Licence	28.16

II. Licence Fees for Water Conveyance

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per month (in Rs.) (ceiling rate)
(1).	Catamarans, Hovercraft and Speed-Boats	30
(2).	Boats, Craft, Barges and Launches plying from the Ballard Pier Jetty	50
(3).	Barges engaged in loading/discharging of cargo in mid-stream and plying beyond the limits of Port of Mumbai for conveyance of cargo	30
(4).	Boats, Barges, Launches and Craft (except Fishing Trawlers/Boats) other than those Mentioned above	25

Notes:

- (1). These charges will be recoverable from the vessels / ships / barges manoeuvring piloted with their licensed Master (Pass pilots) but will not be recoverable from craft or launches belonging to Customs, Indian Navy, Coast Guard, Central or any provincial Government and Surveyors.
- (2). Licence fee for water conveyance shall not be levied separately on vessels which are registered under the bunders and paying licence fee under section I of Scale of Rates charged at Bunders.

2.1.13. The hire charges for harbour tugs and dock tugs leviable for miscellaneous jobs other than towage jobs.

Sl. No.	Category of Tugs	Hire rate for per hour or part thereof (inclusive of operational cost)	
		Coastal vessel (in Rs.) (ceiling rate)	Foreign-going Vessel (in US \$) (ceiling rate)
(a).	Harbour Tugs upto 22 BP	5337.02	167.20000
(b).	Harbour Tugs from 23 BP to 32 BP	10673.72	334.39000
(c).	Harbour Tugs from 33 BP to 45 BP	16010.62	501.5856
(d).	Conventional Dock Tugs	1017.63	31.8807
(e).	AM & VS Dock Tugs	1328.31	41.6140

2.1.14. Charges for carrying out Bollard Pull Test

	Coastal vessel (ceiling rate)	Foreign-going vessel (ceiling rate)
Charges for carrying out Bollard Pull Test	Rs.9496.20	US \$ 297.500

Note:

Applicable charges specified in schedules 2.2.1., 2.2.2, and 2.2.3. for the movement of vessels will be levied separately.

2.1.15. Charges for Garbage Reception facility

Charges for Garbage Reception Facility during vessel's stay at Jawahar Dweep & Pir Pan	Rs.937.50 per day or part thereof
-------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[Advt. No. III/IV/143/03-Exty.]